№6 (924) ИЮНЬ 2008 WWW.ZR.RU

За рулем

ПРЕЛЕСТЬ НОВИЗНЫ

Fiat Bravo
Peugeot 308
Mazda 3
KIA Cee'd

28

Бензины: останется только 95-й?!

164

СПОР БЫСТРЫХ КОЛЕС

320



Audi R8, Porsche 911 против Yamaha R6

За рулем
ISSN 0321-4249
08006
9 770321 424007



Силу – с умом

«Гарцуя на молодом, рвущем поводья жеребце, я развлекал себя короткими спринтами от светофора к светофору, целиком полагаясь на безрассудную удачу… Быстро и умело рассекая поток наискось, словно ножом…»

К сожалению, у автора этих строк – безумного графомана-журналиста – на наших дорогах достаточно последователей. Казалось бы, зачем и нам подливать масла в огонь, пусть даже и на закрытом полигоне, сравнивая таких монстров скорости, как «Порше» и «Ямаха» (с. 320)? Да, еще пять лет назад особой надобности в этом не было. А сейчас сверхскоростная техника хлынула со страниц журналов на переполненные, разбитые улицы наших городов в руки неподготовленных, к тому же бесшабашных по природе водителей. Я уже не раз писал: отсутствие учебных автодромов и специальных трасс для тренировки оборачивается на практике безрассудной ездой «на удачу». Но в нашем эксперименте мы попытались исключить любую случайность, сосредоточившись на максимальных возможностях техники и человека.

Герой этого номера, чемпион России по мотогонкам Сергей Крапухин всю зиму тренировался на закрытых трассах в Испании, где познакомился с Михаэлем Шумахером. Тот пересел на мотоцикл – и тренируется! Задумайтесь, для чего?

Конечно, пока существует спрос на скорость, будет и техника, которую можно пойти и купить. Но давайте для начала пристегнем себя и пассажира (см. крэш-тест на с. 224). И… не будем соревноваться с мотоциклами: журналисты ЗР этот рискованный эксперимент уже провели. Будем использовать силу по назначению – ведь ею обладает не только техника, но и слово.

Петр Меньших



46 ИЩИТЕ СВОЕ КУПЕ
116 БИЗНЕС-КЛАСС БЕЗ СТЮАРДЕССЫ
76 МАЛЬЧИК ПО ИМЕНИ КУГА
Презентация «Форда-Куга»



108 СИТУАЦИЯ ПОД КОНТРОЛЕМ
Презентация БМВ-Х6



128 РАЗДВОЕНИЕ ЛИЧНОСТИ
Семейство «Тойота-Королла», «Аурис»

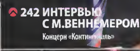


56 ДУХ ВЕНСКОГО ЛЕСА
Презентация «Хонды-Аккорд»

154 СЛАВЯНСКИЙ ШКАФ
Комплектации «Хонды CR-V»

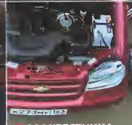


184 ВОСТОЧНЫЙ ЭКСПРЕСС
Новинки Пекинского салона



242 ИНТЕРВЬЮ С М.ВЕННЕМЕРОМ
Концерн «Континенталь»

224 НАДЕЖНЫЙ СПОСОБ УМЕРЕТЬ
Крэш-тест для пассажира



204 КРЕСТНИЦА
Тест-ремонт «Шевроле-Нива»

* Грузовик



268 ДВА ВЗГЛЯДА НА СКОРОСТЬ
Формула 1
282 ЦВЕТА СОВЕРШЕНСТВА
«Мицубиси-Лансер»
304 ИСТОРИЧЕСКИЙ РОМАН
Олдтаймер-галерея И.Сорокина
272 КУДА? ПОДАЛЬШЕ!
Российское кольцо

Солнечный путь

Обновленная «Теана» повторяет ход Солнца: взошла на востоке, представлена публике на автосалоне в Пекине, а продажи начнут... с России, и лишь после этого приобрести ее смогут европейцы.

Сохранив основные черты машины предыдущего поколения, дизайнеры сумели добавить модные, современные штрихи. Оснащение седана полностью отвечает концепции «жизнь сегодня» – основной идеей автомобиля японцы называют комфорт и релаксацию. Этому способствуют новая задняя подвеска, «бионические» сиденья, модернизированная шумоизоляция. О комфорте за рулем позаботится «интеллектуальный» вариатор CVT с возможностью вручную перебирать шесть виртуальных передач.

Для китайского рынка предназначена «Теана» с бензиновыми двигателями объемом 2,0 и 2,5 л. А вот в Европе и России будут продавать модификацию с рабочим индексом XV, которую отличают более мощные силовые агрегаты: 2,5- и 3,6-литровый. Кроме того, европейский вариант получит стеклянную крышу и продвинутую аудиосистему.

Российские продажи новой «Теаны» начнутся в июне. Машина будет стоить от 830 000 до 1 225 000 рублей. Вот только подробный список оборудования пока не представлен.



Пятый элемент

Пекинский салон оказался богат не только на «внутренние», китайские, но и на мировые дебюты. В числе долгожданных – кроссовер «Ауди-Q5».

Выставочный стенд «Ауди» – пиршество белого цвета. Этот колер весьма к лицу новичку немецкого концерна. Кстати, Q5 несложно спутать с обычным универсалом – приземистый обтекаемый силуэт маскирует увеличенный клиренс и придает кроссоверу спортивный, динамичный облик. Покупателям предоставят возможность нанести на «белый лист» желаемые штрихи: на заказ предлагают два пакета внешней отделки, названия которых говорят сами за себя – S-line и Off-road.

Бензиновый 2-литровый турбомотор TFSI отличает не только достойная мощность (211 л.с.), но и отличный крутящий момент – 350 Н·м в диапазоне от 1500 до 4200 об/мин. При этом средний расход всего 8,5 л на сотню, а до 100 км/ч машина разгоняется за 7,2 с. Не отстают и дизельные моторы: четырехцилиндровый объемом 2,0 л и 3-литровый V6, мощностью 170 и 240 л.с. соответственно. Двухлитровый дизель предлагают только с 6-ступенчатой механической коробкой, а более мощные версии комплектуют 7-ступенчатой автоматизированной коробкой S-tronic с двумя сцеплениями.

На дороге или вне ее Q5 обеспечит максимум комфорта. Проигрыватель DVD-дисков, телевизор, беспроводной интерфейс Bluetooth, акустика Bang & Olufsen – все признаки роскоши налицо. Вот только цена пока не объявлена. Правда, ждать осталось недолго – скорее всего, продажи в России начнут одновременно с Европой, то есть уже в середине лета

В сжатом формате

Одной из заметных премьер Пекинского автосалона стал младший брат внедорожника «Мерседес-Бенц GL» – компактный кроссовер GLK.

Пока в модельном ряду фирмы были лишь большие, полноразмерные вседорожники. Но далеко не все покупатели могут позволить себе огромный «вездеход» с трехлучевой звездой. Реализовать их мечтания поможет сравнительно небольшой GLK.

Дизайнеры «Мерседеса» не мудрствовали, отгого спутать издали новичка с куда более крупным GL может даже искушенный специалист. А вот «начинка» заслуживает большего внимания. Выбор моторов – бензиновые объемом 3 и 3,5 литра (231 и 272 л.с.), 3-литровый 224-сильный дизель и самый современный 2,2 TDI BlueEfficiency мощностью 170 л.с. Последнему уготовано славное будущее в Европе. Мало того, что он работает на более дешевом топливе, так и расход в смешанном цикле не превышает 6,9 л/100 км. В тандеме с мотором трудится 7-ступенчатый автомат 7G-Tronic.

В традициях «Мерседеса» список дополнительного оборудования весьма обширен. Из его изюминок, биксеноновые фары умеют «заглядывать» в поворот, жесткость подвески меняется автоматически, в зависимости от дорожного покрытия, усилие на руле зависит от скорости, аудиосистема и навигация понимают голосовые команды. За езду на бездорожье отвечает волшебная кнопка G (нажатие на нее снижает чувствительность педали газа, ABS и ESP переходят во внедорожный режим, меняется алгоритм переключения передач).

Когда GLK появится в России, пока неизвестно, а продажи в Европе начнут в середине лета. Известны и цены: от 34 000 до 38 700 евро.

MERCEDES-BENZ GLK350

ДВИГАТЕЛЬ:
бензиновый; число цилиндров, клапанов и рабочий объем – 6х24х3498 см3; мощность – 200 кВт/272 л.с. при 6000 об/мин; крутящий момент – 350 Н·м при 2400 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ:
полноприводная; коробка передач – автоматическая, 7-ступенчатая.

КУЗОВ:
5-местный 5-дверный; база – 2755 мм; габарит (длина х ширина х высота) – 4528х1840х1689 мм; снаряженная масса – 1830 кг; объем багажника – 450 л; шины передние/задние 235/60 R17, 255/55 R17

МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ:
230 км/ч; разгон до 100 км/ч – 6,7 с; расход топлива в смешанном европейском цикле – 10,4 л/100 км.





Знак отличия

В конце июля на Лондонском автосалоне состоится премьера «Опеля-Инсигниа» – самой престижной модели в гамме фирмы.

Руководство компании не скупится на громкие заявления, обещая с выходом этого автомобиля совершить качественный скачок, преобразить бренд и заново открыть ценности марки.

Речь о почти пятиметровом седане (впрочем, одновременно с ним покажут и хэтчбек) с обтекаемым кузовом скорее в стиле купе. Внешний облик намекает на выдающиеся ходовые качества новинки, и темы ее дизайна будут перенесены на все дальнейшие модели фирмы, как и красная подсветка приборов. Вообще, игре со светом в «Инсигнии» уделено много внимания. Ее адаптивные фары имеют целых 9 режимов, переключающихся автоматически. А днем машину выделят в потоке экономичные светодиодные фонари: согласно непростым расчетам, это позволит снизить выброс CO_2 на целых 6 г/км.

«Инсигниа» (по-латыни – знак, символ) с самого начала предложат как в переднеприводном, так и в полноприводном варианте. В последнем случае система «Адаптив 4х4», работающая совместно с системой управления всем шасси «Флекс Райд», мгновенно выберет оптимальный режим распределения крутящего момента.

Двигатели новинки соответствуют нормам Евро V и перекрывают диапазон мощностей от 115 до 260 л.с., так что каждый найдет себе версию по вкусу. Остается лишь подождать начала продаж в феврале 2009 года. Именно поэтому «Опель» пока не раскрывает все карты и не сообщает точных характеристик.

«Некоторые козыри мы держим в рукаве, когда речь заходит об экологичности, удовольствии от вождения и безопасности, опережающих время», – заявил Алэн Виссер, руководитель службы маркетинга европейского отделения GM.

OPEL INSIGNIA

ТРАНСМИССИЯ: передне- или полноприводная, коробка передач – 6-ступенчатый автомат

КУЗОВ: 5-местный 4-дверный, длина – 4830 мм



КОРОТКО

«Порше» во второй раз проведет с 11 по 25 июля транссибирское ралли от Москвы до Улан-Батора. Для участия в нем подготовлены специальные версии «Кайенна S Транссибирь». В них усилена защита днища, увеличены углы въезда и съезда, благодаря шинам клиренс вырос на 30 мм. Кроме того, заменены амортиза-



торы и прошивка контроллера динамической стабилизации.

Андрею Никифорову, обвиняемому по уголовному делу о гибели в ДТП губернатора Костромской области Виктора Шершунова, следователи предъявили «новое, более полное обвинение с учетом результатов проведенной автотехнической экспертизы». «За рулем» продолжает следить за ходом следствия.

В интернете появились шпионские снимки седана «Рено-Логан», снятые в цехах завода. Изменения коснулись передней части: она заимствована у хэтчбека «Дачия-Сандеро», о котором мы рас-



сказывали в майском номере «За рулем». Рестайлинговый седан получит в Европе новую эмблему «Дачии», которая уже используется на бразильском «Сандеро», и измененную заднюю светотехнику. По слухам, он появится на рынке уже в октябре.





Пять с плюсом

Получив высший балл от потребителей, «Ниссан-Кашкай» решил добавить к нему плюс, даже два.

С октября в Европе предложат удлиненную версию «Кашкай +2». Речь не о паре сантиметров длины (она увеличилась куда значительнее), а о двух местах в дополнительном, третьем ряду. Таким образом, кроссовер станет семиместным, что позволит привлечь покупателей, кому впятером в салоне тесно.

Собственно, борьба за простор во всех его проявлениях стала девизом разработчиков новой версии. Так, высота салона для седоков первого ряда выросла на 16 мм, второго – на 10. Немного, но зато пространство для ног увеличилось на 23 мм. И сложить второй ряд можно отныне в соотношении 40:20:40, а не 60:40, как было раньше. Кстати, средние 20% можно использовать в качестве удобного многофункционального подлокотника с розеткой на 12 В.

О тех, кому суждено занять третий ряд, тоже подумали. Крышу над ним подняли, увеличив высоту авто на 38 мм! А сложив сиденья третьего ряда, можно разместить на 90 л больше багажа, чем в обычном «Кашкае».

Автомобиль будет предложен в переднеприводном и полноприводном вариантe. В последнем случае автоматика начнет перебрасывать крутящий момент на задние колеса (до 43%) при пробуксовке передних. Двигателей предусмотрено четыре: два бензиновых и два дизеля. Самый слабый из дизелей, полуторалитровый, будет развивать 106 л.с., самый мощный в гамме – опять-таки дизель мощностью 150 л.с.

NISSAN QASHQAI +2

ДВИГАТЕЛЬ:
бензиновый; число цилиндров, клапанов и рабочий объем – 4x16x1598 см³; мощность – 84 кВт/115 л.с. при 6000 об/мин; максимальный крутящий момент – 160 Н·м при 4800 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ:
переднеприводная; коробка передач – механическая 5-ступенчатая.

КУЗОВ:
7-местный 5-дверный; база – 2765 мм; габарит (длина x ширина x высота) – 4526x1783x1643 мм; объем багажника – 500 л; снаряженная масса – от 1472 кг.

Замена цвета

С апреля в шведских автосалонах предлагают необычную услугу: индивидуализацию вашего будущего «Вольво-С30». В каталоге можно выбрать вариант оклейки авто пленкой, которая продержится не менее двух лет и защитит покрытие от сколов и царапин. А когда обветшает, ее можно удалить либо заменить новой.

Автомобили и в самом деле выглядят весьма оригинально, но в наших МРЭО могут спать спокойно: им не придется выдумывать «несуществующий» цвет кузова. Пока индивидуализацию можно заказать лишь на родине «Вольво».





Посадка в музей

15 000 зрителей собрались на трехкилометровом пути от Роттердама до Технического музея, где навечно установят российский космический челнок «Буран». Для его перевозки пришлось использовать сверхмощные тягачи «Мерседес-Бенц Актрос SLT 4160 8х6/4», способные буксировать груз массой до 500 т. Проблема состояла еще и в том, что по мере съезда «Бурана» с понтона последний всплывал все выше, затрудняя маневр.

Верхом на ракете

80 лет назад состоялся первый публичный заезд ракетомобиля «Опель-RAK1», построенного на шасси модели 4/12 PS. Каждое нажатие пилотом педали газа должно было поджигать очередную пару из 12 твердотопливных ракет, но устройство сработало лишь трижды – прогорел кабель. Так что набрать более 100 км/ч тогда не удалось. Однако в том же году последовали заезды RAK2, развившего 238 км/ч, и RAK3 – 256 км/ч. Впрочем, последний был скорее ракетной дрезиной, поскольку катился по рельсам.



Долгий путь

187 200 км проехал на одном комплекте шин Avon Rangemaster Тим Таунсенд из Великобритании, установив необычный рекорд: пройденная дистанция эквивалентна пяти кругосветкам. И при этом шины еще в приличном состоянии, что видно на снимке! Комиссары от Книги Гиннесса подтвердили: все чисто.

Выставки месяца – июнь

22.05–01.06	**Super Car & Bike** – элитные автомобили и мотоциклы	Москва, пляжный клуб «Покровский Берег»
30.05–01.06	**«АвтоНовЭкспо»** – выставка по транспорту и логистике	Великий Новгород, ВЦ «Аркада»
03.06–07.06	**«Автофорум»** – выставка автокомпонентов и сервиса в рамках Нижегородской ярмарки	Нижний Новгород, ВЦ «Нижегородская ярмарка»
17.06–20.06	**«Автомобиль в сердце России»** – 13-й Казанский автосалон	Казань, ВЦ «Казанская ярмарка»
03.06–08.06	**Autotec Brno** – крупнейшая автомобильная выставка в Центральной и Восточной Европе	Чехия, Брно, ВЦ «Брно»
26.06–28.06	**The Truck Show** – международная выставка грузовых средств транспорта	США, Лас-Вегас, конференц-центр «Лас-Вегас»
13.06–22.06	**International Motor Show** – 86-е международное мото-шоу (автомобили, мотоциклы, велосипеды, коммерческий транспорт)	Болгария, София, «Интер Экспо-центр»
19.06–21.06	**Automechanika Canada** – международная выставка автомобильной промышленности	Торонто, Канада, Международный центр «Торонто»

На просторы Сибири



100 000-й «Ленд-Ровер Фрилендер 2» выпущен на заводе в Великобритании. Вседорожник с дизельным двигателем 2,2 л и автоматом отправлен покупателю в Россию, в город Сургут. Продажи «Ленд-Ровера» в России бурно растут – в прошлом году куплено 12 000 машин, это 95% роста по сравнению с 2006 годом. Россия стала третьим по величине рынком для «Ленд-Ровера», после Великобритании и США

Непростые вещи

Россия вновь бьет рекорды по продажам иномарок. Прирост за первую четверть 2008-го – 54%! Армия уже известных моделей пополняется новинками. Две хорошо известные машины и пару дебютантов свел на полигоне Михаил Гзовский.
Фото: Александр Батыру.

PEUGEOT 308
1,6 л, 140 л.с., 4-ступенчатый автомат, комплектация Premium pack, опции, 913 200 руб.

KIA CEE'D
2,0 л, 142 л.с., 4-ступенчатый автомат, комплектация EX, 615 300 руб.



MAZDA 3
2,0 л, 150 л.с., 6-ступенчатая механика, комплектация Sport, опции, 657 400 руб.

FIAT BRAVO
1,4 л, 150 л.с., 6-ступенчатая механика, комплектация Sport, 720 000 руб.

Пресс-парки в России, увы, не переполнены. Две машины – с автоматическими коробками, две – с механическими. Впрочем, основы идеологии автомобилей от этого не меняются, к тому же сравнивать такие машины в близких ценовых группах еще интересней.

БРАВИССИМО!

В моем дворе недавно поселилась ярко-желтая машина. Знакомый силуэт, за спицами едва влезающих в арки колес – алые суппорты, а сзади… шильдик «Феррари». Но это ведь «ФИАТ-Купе» 1996-го! Машина и владелец предпочитают казаться значительней, чем есть на самом деле?

В поисках ответа пришел в автосалон. Стеклянный кубик наполнен посетителями, но всех интересует доступная «Албеа». Скромно мокнущий под дождем на улице тестовый «Браво» никто не замечает. А напрасно! В нем есть порода, которую увидишь не в каждом авто. Салон наводит на мысли, что фирма ФИАТ на подъеме. Даже на фоне весьма неплохого убранства «Пунто» «Браво» воспринимается богаче и элегантней. Сиденья с искрами красной прострочки, мягкая на ощупь, развернутая к водителю панель, белесые шкалы приборов. Увидев хоть раз, уже ни с чем не спутаешь!

В движении «Браво» запоминается еще больше – в первую очередь, двигателем. Какие эмоции у вас вызывает рабочий объем 1400 «кубиков»? А если при этом мотор развивает 150 л.с.?



Fiat Bravo

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Дебютант автосалона в Женеве 2007 года, преемник модели «Стило» В России продают с 2008 г

ДВИГАТЕЛИ:
бензиновые 1,4 л (90, 120, 150 л с).

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ:
6-ступенчатая механическая.

КОМПЛЕКТАЦИИ:
Dynamic, Emotion, Sport

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ:
655 000–720 000 руб

РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТА

+ Экономичный и приемистый двигатель, запоминающийся экстерьер

– Малый дорожный просвет, скромный багажник и тесноватый задний диван, отсутствие запасного колеса

ОБЩАЯ ОЦЕНКА **7,5** полная оценка по категориям в конце статьи

Неплохой шанс выделиться из автомобильной толпы. Однако будьте готовы простить машине серьезные слабости.

Вот на что способен наддув! Кажется, чем больше скорость, тем легче она дается машине. При старте ФИАТ требует деликатного обращения: ощутима нехватка крутящего момента, поэтому обороты приходится поднимать выше 1500. Зато потом, по достижении 3000 двигатель придает ФИАТу сочное ускорение, сопровождаемое посвистом турбины.

На «Браво» трудно ехать медленно – он так и пышет средиземноморским характером. На юге Италии живут победнее, чем в других частях страны. Но, похоже, совсем не переживают по этому поводу: у них есть солнце, спрятанные в густой зелени красивейшие бухты, моцарелла и виноградники. Так и ФИАТ: полон спорных решений, но как их не простить за такие эмоции! Разве столь уж важно, что показания спидометра почти не читаются в солнечную погоду? Что включить омыватель заднего стекла удастся не сразу? Что сзади не слишком просторно?

Если отвлечься от двигателя, претензий и придирок станет больше. Посредственная обзорность из-за широких стоек и не слишком точный механизм переключения передач, «искусственная» обратная связь на руле. Увы, «браво, «Браво»!» готов крикнуть лишь за «пламенный мотор»...

РУЛЕВЫЕ ИГРЫ

Пока концерн ФИАТ восстанавливается после кризиса, фирма КИА планомерно,



Кнопка «спорт» изменяет настройки рулевого управления и электронной педали газа.

Правый подрулевой выключатель – с хитроумным алгоритмом включения омывателя и щетки заднего стекла.







Добротные материалы и самобытный стиль – едва ли не самый сильный аргумент в пользу ФИАТа.



В погоне за спортивностью приборы не позаботились сделать читаемыми.



Интерьер КИА пока не тянет на европейское качество и японскую фантазию, но уровень уже весьма высок.



Приборы «Сида» – антиподы фиатовских: читаются хорошо, но смелости дизайнерам не хватило.



Интерьеру «Мазды», похоже, годы нипочем!



Спорта в этих «колодцах» не меньше, чем в фиатовских, но по восприятию они гораздо лучше.



Салон «Пежо», особенно в светлых тонах и с панорамным люком, шикарен.



Циферблаты в дорогих комплектациях напоминают элегантные швейцарские хронометры.



ФИАТ: эффектно? Безусловно. Удобно? Не слишком, особенно если придется усаживаться втроем.

«Мазда»: пухлые спинки кресел съели пространство у задних пассажиров.





КИА: даже за рослым водителем задний пассажир чувствует себя вполне вольготно.

«Пежо»: садиться назад неудобно из-за узкого проема двери. Да и запас пространства для ног невелик.





Kia Cee'd

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Модель продают в Европе с 2006 года

ДВИГАТЕЛИ:
бензиновые 1,4; 1,6; 2,0 л (109, 122, 143 л.с.)

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ:
5-ступенчатая механическая, 4-ступенчатый автомат

КОМПЛЕКТАЦИИ:
LX, EX

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ:
457 520–620 720 руб

РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТА

(+) Наиболее просторный задний диван, прогнозируемый автомат

(–) «Искусственное» рулевое управление, средняя плавность хода

ОБЩАЯ ОЦЕНКА **8,0** полная оценка по категориям в конце статьи

Самое современное, что можно получить от корейского производителя. Несмотря на приличную мощность, тяготеет к спокойному движению.







Автомат КИА не эталон по расторопности, но дает возможность прогнозировать обгоны.

Нынче разъем USB-порта – признак хорошего тона.



шаг за шагом идет к амбициозной цели – догнать ведущие японские марки. Догнать во всем, начиная с качества сборки и материалов, заканчивая дизайном и эргономикой. Интересно, насколько сильно влияют на человека обстоятельства. Недавно в нашем сравнительном тесте универсалов «Сид» легко победил «Шевроле Лацетти» (ЗР, 2008 № 2). Но стоило поставить модель рядом с европейскими и японской, восприятие изменилось.

Интерьер «Сида» после ФИАТа кажется пресным. Правда, неказистые на вид сиденья оказались удобнее модных итальянских, а органы управления не потребовали привыкания. Читали в объявлениях о продаже: «Сел и поехал»? Это – про «Сид». Твердый хорошист по всем предметам. Бесхитростный 4-ступенчатый автомат не такой уж быстрый, зато логика переключений всегда ясна. Бензиновый мотор тяговит, подвеска – что резиновый мячик, играючи отскакивающий от любого асфальта. Правда, руль напрочь отбивает охоту не только ехать активно, но и вообще лишний раз объезжать неровности. У «Сида» задняя подвеска – многорычажная. Насколько это помогает с точки зрения управляемости? Автомобиль ведет себя прогнозируемо, но крены велики, а желаемой коррекции траектории в ответ на вращение «компьютерной» баранкой не следует. КИА словно говорит: это не мое! Кстати, «Сид» единственный в тесте без системы стабилизации.

Оговорюсь: машина к нам попала на зимних шинах, что наверняка внесло поправки в управляемость. И добавило шума. Авансом мы поставили КИА хорошую оценку, хотя гул колес за несколько дней порядком надоел.

СТАРЫЙ ДРУГ – ЛУЧШЕ?

Что сказать про «Мазду-3», не повторяясь? О ней написана, наверное, не одна сотня материалов. Давно ли была первой столичной модницей? Но время не сто-



По нашим замерам, полезный объем багажника ФИАТа на четверть не дотягивает до полных 400 л.



Легко разложив заднее сиденье «Сида», уложите вещи на ровный пол.

Получить ровный пол со сложенными сиденьями в «Мазде» не удастся, но по полезному объему она – лидер.



Багажный отсек «Пежо» уступает по объему «Мазде», зато под ковром полноразмерное запасное колесо.



Mazda 3

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Модель представили в 2003 году, в 2006-м – модернизировали.

ДВИГАТЕЛИ: в России бензиновые 1,6 и 2,0 л (105 и 150 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ: 5-ступенчатая механическая, 4-ступенчатый автомат

КОМПЛЕКТАЦИИ: Base, Touring, Sport

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: 465 000–647 000 руб

РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТА

Отменная разгонная динамика, понятное поведение в повороте, точные тормоза

Излишняя нервозность на колеях, высокий уровень шума

ОБЩАЯ ОЦЕНКА 8,1 полная оценка по категориям в конце статьи

«Главное, ребята, – сердцем не стареть!» Азартная, импонирующая активным водителям машина по-прежнему интересна.







Над зеркалом – сигнализатор непристегнутых ремней у пассажиров обоих рядов.

Отделка «Мазды» жестковата на ощупь.



ит на месте. «Трешка» съехала с обложек на дороги и стала не просто привычной – почти народной моделью. Проведенная несколько лет назад модернизация практически не сказалась на экстерьере, а салон все так же удивляет сочетанием элегантных приборов с «дубовым» пластиком. Модель постарались «взбодрить» иными настройками подвесок, улучшили звукоизоляцию (ЗР, 2006, № 9). Интересно, в состоянии ли она соперничать с конкурентами не только по цене, но и по ходовым качествам?

Пересев в «Мазду», сделаете несколько открытий. Начнем с неприятных: в «трешке» по-прежнему шумно. Традиционный пескоструйный гул в районе задних колес на фоне большинства конкурентов просто неприличен.

Звучный 2-литровый атмосферный мотор тоже прослушивается практически с холостых оборотов. Причем на «низах» его перебивает басок выпускной системы. Не изменилось и поведение на дорогах с колейностью: «трешка» реагирует на них нервно, заставляя тщательно отслеживать траекторию.

Ну а теперь о приятном. Например, о двигателе: оптимальная мощность, ровная характеристика крутящего момента. На 2-литровой «Мазде-3» можно трогаться с холостых оборотов и ехать внатяг. Можно выкручивать коленчатый вал «до звона» и уверенно обгонять на трассе. Конечно, это не спорткар: уловите предел, когда синхронизаторы 6-ступенчатой коробки не поспевают обеспечивать молниеносных переключений. Но азартный характер машины дает себя знать с ростом скорости. Нервный руль, досаждавший при спокойном движении, великолепно информирует об угле поворота колес и позволяет с ювелирной точностью выбирать траекторию.

Самыми удобными показались и тормоза: перемещение педали небольшое, усилие нарастает прогнозируемо, поэтому остановиться с точностью до нескольких сантиметров – не проблема. И даже довольно жесткая подвеска доказала свою состоятельность на ве-



Peugeot 308

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Преемник модели 307 дебютировал во Франкфурте в 2007 году. Кандидат на производство в России.

ДВИГАТЕЛИ:
бензиновые 1,6 л (120, 140, 150 л с.)

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ:
5- и 6-ступенчатая механическая, 4-ступенчатый автомат

КОМПЛЕКТАЦИИ:
Confort Pack, Premium, Premium Pack

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ:
498 000–705 000 руб

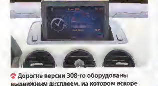
РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТА

+ Отличная звукоизоляция, отменная отделка, удобное переднее сиденье

– Неудачное расположение внешних зеркал, своенравный автомат

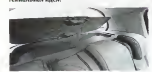
ОБЩАЯ ОЦЕНКА **8,1** полная оценка по категориям в конце статьи

Европейский франт и эстет: скроен по последней парижской моде, предлагает широкий выбор опций.



Дорогие версии 308-го оборудованы выдвижным дисплеем, на котором вскоре появится карта навигации.

Полка с тайником для салонной мелочи – гениальная идея!



сенних дорогах: ни единого пробоя и ни единой жалобы водителей на морскую болезнь или тряску.

Вот так неожиданно «Мазда-3» оказалась в лидерах. Она покорила естественностью и дружелюбием. «веди меня, как пожелаешь» вместо высокопарного «поеду, как захочу».

В ТИХОМ ОМУТЕ

Воспоминания еще свежи: на 308-м в рамках российской презентации ездил в Калугу (ЗР, 2008, № 5). И, кажется, именно на этом экземпляре коллеги «разобрали» два правых колеса в одной из бездонных ям. Подвеска хорошо демпфирует мелкие неровности, но крупные ей не по плечу: европейская действительность не предполагает таких колдобин. Наверное, на крутых виражах 17-дюймовые шины придутся кстати. Но пока о более земном.

«Пежо» преуспел в звукоизоляции. Где-то далеко внизу о днище бьются волны подмосковных луж, еле слышно ворчит двигатель. Пастораль! Остается добавить к картине заключительный штрих интерьера, и образ машины более высокого класса будет готов.

Предшественник «Пежо-307» тоже был неплох с точки зрения организации и исполнения салона, но 308-й шагнул дальше. Добротный тисненый пластик, выверенный стиль и отсутствие экономии «на спичках» обволакивает и погружает в атмосферу если не роскоши, то как минимум достатка. На выразительные средства французы не поскупились. Да и инженерия должна быть на высоте, судя по разработанным совместно с БМВ турбомоторам.

Двигатель объемом 1,6 л экономичен и эффективен в широком диапазоне. Картину портит автомат: иногда, при езде в полпедали коробка охотно и логично перебирает передачи. Кажется, запас мощности еще велик. Но если от души стегануть «Пежо» и отправить

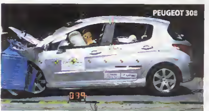
БЕЗОПАСНОСТЬ

Все участники испытаний прошли крэш-тесты EuroNCAP. Максимальной оценки в пять звезд за защиту водителя и переднего пассажира при фронтальном и боковом ударах удостоились «Пежо-308», «КИА-Сид» и «ФИАТ-Браво». Однако у корейской и итальянской машин выявлены настораживающие особенности. У КИА элементы панели приборов находятся в опасной близости от коленей, у ФИАТа риск для бедер представляет рулевая колонка. «Мазда-3» – машина «четырехзвездная». Эксперты снизили ей оценку за угрозу левому колену, бедру и тазобедренному суставу водителя.









ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

	FIAT BRAVO	KIA CEE'D	MAZDA 3	PEUGEOT 308
Общие данные				
Размеры, мм: длина/ширина/высота	4336/1792/1498	4235/1790/1450	4415/1755/1465	4276/1815/1498
База	2600	2650	2640	2608
Колея спереди/сзади	1538/1532	1546/1544	1530/1515	1526/1521
Объем багажника, л	400	340	346	348
Радиус поворота, м	5,20	5,40	5,45	5,35
Масса снаряженная/полная, кг	1350/1785	1340/1770	1335/1790	1430/1855
Время разгона 0–100 км/ч, с	8,5	10,7	9,3	10,2
Максимальная скорость, км/ч	212	195	202	202
Топливо/запас топлива, л	АИ-95/58	АИ-95/53	АИ-95/55	АИ-95/60
Расход топлива, л/100 км: загород./город./смешанный	5,8/9,3/7,1	6,3/10,2/7,7	6,4/10,6/7,9	6,0/11,4/7,9
Двигатель				
Расположение	спереди поперечно	спереди поперечно	спереди поперечно	спереди поперечно
Конфигурация/число клапанов	Р4/16	Р4/16	Р4/16	Р4/16
Рабочий объем, см³	1368	1975	1999	1598
Степень сжатия	9,8	10,1	10,1	10,5
Мощность, кВт/л. с.	110/150 при 5500 об/мин	105/143 при 6000 об/мин	110/150 при 6500 об/мин	103/140 при 6500 об/мин
Крутящий момент, Н·м	206 при 2250 об/мин	186 при 4600 об/мин	187 при 4000 об/мин	240 при 1400 об/мин
Трансмиссия				
Тип	переднеприводная	переднеприводная	переднеприводная	переднеприводная
Коробка передач	М6	А4	М6	А4
Передаточные числа I/II/III/IV/V/з.х.	3,82/2,16/1,40/1,07/0,88/0,70/3,55	2,82/1,55/1,00/0,7/-/-/2,48	3,454/2,059/1,392/1,030/0,837/0,717/3,198	2,73/1,50/1,00/0,71/-/-/3,58
Главная передача	4,18	3,85	3,39	3,48
Ходовая часть				
Подвеска: спереди	типа «Мак-Ферсон»	типа «Мак-Ферсон»	типа «Мак-Ферсон»	типа «Мак-Ферсон»
сзади	упругая поперечная балка	многорычажная	многорычажная	упругая поперечная балка
Рулевое управление	реечное с электроусилителем	реечное с электроусилителем	реечное с электрогидравлическим усилителем	реечное с электрогидравлическим усилителем
Тормоза: передние	дисковые вентилируемые	дисковые вентилируемые	дисковые вентилируемые	дисковые вентилируемые
задние	дисковые	дисковые	барабанные	дисковые
Размер шин	225/45R17	225/45R17	205/50R17	225/45R17

*При скорости 90–120 км/ч

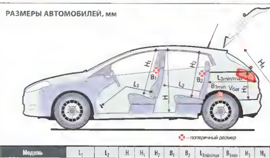
РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ «ЗА РУЛЕМ»

	FIAT BRAVO	KIA CEE'D	MAZDA 3	PEUGEOT 308
Весовые и геометрические характеристики				
Снаряженная масса, кг	1382	1367	1338	1456
Нагрузка на ось, кг (%): переднюю	857 (62)	858 (62,8)	811 (60,6)	8925 (61,3)
заднюю	525 (38)	509 (37,2)	527 (39,4)	564 (38,7)
Дорожный просвет, мм	110	125	140	140
Динамические качества				
	макс 203,2 км/ч; Погрешность спидометра 3,3%	макс 178,3 км/ч; Погрешность спидометра 4,9%	макс 199,4 км/ч; Погрешность спидометра 6,3%	макс 188,6 км/ч; Погрешность спидометра 1,2%
Эластичность				
Время разгона, с				
60–100 км/ч (IV)/(V)	6,5/8,8	6,3*	8,8/11,9	6,2*
80–120 км/ч (V)/(VI)	8,8/11,7	8,2*	12,5/16,2	8,2*
Выбег, м				
120–50 км/ч	1240	**	1279	1235
50–0 км/ч	573	**	541	478
Торможение со 100 км/ч				
Тормозной путь, м	40,9	**	37,1	36,7
Замедление, м/с²	9,4	**	10,4	10,5

*В режиме «кикдаун», селектор АКПП в положении «D» **Выбег и тормозной путь на шипованных шинах не замеряли



РАЗМЕРЫ АВТОМОБИЛЕЙ, мм



Модель	L_1	L_2	H	H_1	H_2	B_1	B_2	$L_{3min/max}$	B_{3min}	H_3	H_4	$V_{баг}$, л
FIAT BRAVO	925–1115	590–810	1190	1015	965	1413	1370	800/1390	1010	590	755	300
KIA CEE'D	930–1135	630–885	1235	1030	970	1413	1370	810/1420	1037	545	750	316
MAZDA 3	905–1115	600–850	1150	995	960	1395	1347	840/1550	1040	505	795	328
PEUGEOT 308	910–1100	605–830	1190	1045	940	1420	1357	825/1440	1050	490	730	316

ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА АВТОМОБИЛЕЙ

Модель	Рабочее место водителя			Салон			Ходовые качества			Комфорт			Приспособленность к России			Общая оценка
	Сиденье	Органы управления	Обзор	Передняя часть	Задняя часть	Багажник	Динамика	Тормоза	Поведение на дороге	Шум	Плавность хода	Климат	Геометрическая проходимость	Сервис	Эксплуатация	
FIAT BRAVO	8	7	7	8	7	7	9	8	8	8	7	8	7	7	7	7,5
KIA CEE'D	8	8	8	8	9	8	8	8	8	8	7	8	8	8	8	8,0
MAZDA 3	7	8	8	8	8	8	9	9	9	7	8	8	8	8	8	8,1
PEUGEOT 308	9	8	7	8	8	8	8	8	8	9	8	8	8	8	8	8,1

Баллы проставляются коллегиально, группой экспертов ЗР. Оценка не является абсолютной, она показывает место машины в данном тесте с конкретными соперниками. Максимальная оценка – 10 баллов (идеал). 8 баллов – норма для этого класса машин



Михаил Гзовский: «Чем дальше идет прогресс, тем реже водителю удается получить полный контроль над автомобилем. Наоборот – машины пытаются контролировать вас! Впрочем, они действительно умеют быстрее некоторых водителей».

в галоп, коробка начнет «умничать». Трудно предсказать, когда произойдет переход на желаемую передачу. А если нужен быстрый обгон? Примитивный автомат КИА без ручного режима и не такой плавный, право, подошел бы здесь больше!

Да и рулевое управление, искажающее обратную связь при активном управлении, неплохо бы заменить на «маздовское». А как насчет шин? Увы, они не смогли привести француза к победе на змейке. Заправить машину в поворот на высокой скорости удается не всегда: мешает не только нечеткий руль, но и быстрый снос передка, которому предшествуют солидные крены. Так что лучше радоваться нарядному интерьеру, тишине и не «будить лихо».

* * *

Суммируя впечатления, осознал: время простых вещей уходит безвозвратно. Когда-то мы покупали фотоаппарат навсегда. Добротная «зеркалка», хорошая оптика – техникой можно было пользоваться всю жизнь! От такого подхода выигрывали многие, но не производители. Цифровая эра принесла фотографам сплошные хлопоты: «Как, моя камера уже устарела?» Так и автомобили – едва модель появляется в салонах, иные покупатели уже терзаются мыслью, что скоро будет обновленная. Поколение, ведомое рекламой, предпочитает жить на пике технологий, отвергая все консервативное. Идея, правда, не нова: русскую интерпретацию найдете в родительской библиотеке под заглавием «Отцы и дети». **ЗР**

ПОПРАВКА

В материале «Лунное затмение» (ЗР, 2008, № 5) допущены опечатки в указании баллов. Правильные итоговые оценки автомобилей приведены в таблице на с. 41.

Доктор Джекил и мистер Хайд

Бывает, в одном человеке уживаются две диаметрально противоположные личности. Подобно этому в полноприводном мини-вэне «СЕАТ-Алтеа Фритрак» тоже соседствуют совершенно разные характеры, убедился Денис Арутюнян. Фото: Александр Кульнев.

ЖЕЛТО-СЕРОЕ КИНО

Двуличие автомобиля бросается в глаза сразу: приподнятый канареечно-желтый мини-вэн в броском внедорожном обвесе из некрашеного пластика магнитом притягивает любопытные взгляды соседей по потоку. Правда, каких только автомобилей нынче не выпускают! Скажем, и «Рено-Сценик» теперь доступен в исполнении «Конквест», и «Фольксваген» продает в Европе «Кросс-Туран» с увеличенным дорожным просветом. Но... в полноприводном варианте этих машин нет даже за доплату, а на СЕАТ многодисковую муфту типа «Халдекс» устанавливают «по умолчанию» (при пробуксовке передних колес она перебрасывает до 50% крутящего момента на задние). Правда, низкопрофильные шины и длинные свесы, особенно передний, отобьют охоту съезжать на «Фритраке» с дороги.

Окончательно определиться с назначением СЕАТа не удалось и за рулем. Серость передней панели лишь слегка оживляют коричневатые вставки с мелким рифлением, но куда деваться от звонкости жесткого пластика? А вот сиденья жесткостью и профилем напоминают скорее спортивные «ковши», чем уютное мягкое кресло. Гоночный настрой усиливают и пухлая ухватистая «баранка», и удобный, обшитый кожей рычаг коробки. Атрибутов семейного автомобиля в передней части салона немного – лишь пара подстаканников, причем один из них занят съемной пепельницей.

Зато, пересев на задний диван, чувствуешь: здесь можно путешествовать с комфортом. Запас пространства позволяет разместиться вольготно и втроем, но все же два пассажира получат больше удовольствия. Закрыв шторки на окнах, поставив бутылочку с напитком на откидной столик и вальяжно привалившись на подлокотник, можно не обращать внимания на мир за окнами, а углубиться в просмотр любимого фильма на вмонтированном в потолок экране. Помешать идиллии может лишь одно: телевизионный сигнал система не принимает, а проигрыватель DVD в комплектацию, увы, не входит. Так что для полного счастья придется покупать его отдельно и подключать к разъемам на тыльной стороне центрального бокса.





⊘ Приземистый силуэт ну никак не ассоциируется с проходимостью и бездорожьем! Но все же «Фритрак» способен дать хозяину больше шансов, чем многие другие.

ЗВЕРЬ ВНУТРИ

Вот уж чего я не ожидал от мини-вэна, замаскированного под всепорожник – столь откровенно спортивного характера! Великолепный двухлитровый турбомотор из семейства TFSI придает «Фритраку» динамические характеристики орудийного снаряда. Впечатление чуть портит чересчур длинноходная, но достаточно внятная педаль сцепления. Зато работать коротким рычагом коробки – одно удовольствие, хотя ровная тяга в очень широком диапазоне оборотов позволяет не слишком озадачиваться выбором передачи (за три дня о шестой ступени я вспомнил всего пару раз).

Спортивная натура проявляется и в настройках подвески. Для семейного



⊘ Приборы – яркое пятно в интерьере. Стрелки тахометра и спидометра в состоянии покоя смотрят по-спортивному строго вниз.

⊘ В потолочной консоли немало места для мелочей. Но в мини-вэне ожидаешь найти гораздо больше отсеков и поддончиков.

⊘ Салон выглядит простовато, да и в эргономике есть просчеты. Например, постоянный контакт ноги с приливом на консоли около рычага коробки напоминал о себе даже после расставания с машиной.



SEAT ALTEA FREETRACK

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

«Алтеа» впервые представлена на суд публики в 2004 году. Спустя два года, в 2006-м, появилась удлиненная версия XL. Годом позже она получила полный привод, увеличенный дорожный просвет и пластиковый обвес. Первому кроссоверу испанской фирмы дали имя «Фритрак»

ДВИГАТЕЛЬ
бензиновый 2,0 л (200 л.с.)

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ:
механическая 6-ступенчатая

КОМПЛЕКТАЦИИ:
единственная – Stylance

ЦЕНА БАЗОВОЙ КОМПЛЕКТАЦИИ:
1 040 000 руб

ВПЕЧАТЛЕНИЯ

(+) Просторный салон, отличная динамика, неординарный стиль.

(–) Жесткая подвеска, длинноходное сцепление.

Seat Altea Freetrack – исходит из того, что среди семейных граждан среднего возраста тоже встречаются натуры яркие и азартные.



Контраст жизнерадостного цвета кузова и темного пластика как нельзя лучше отражает суть необычного, разностороннего автомобиля.

SEAT ALTEA FREETRACK

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Размеры, мм	
длина	4493
ширина	1788
высота	1622
Объем багажника, л	490
Снаряженная масса, кг	1571
Полная масса, кг	2191
Время разгона 0–100 км/ч, с	7,5
Максимальная скорость, км/ч	214
Топливо	АИ-95-98
Запас топлива, л	55
Расход топлива, л/100 км	
загородный цикл	7,4
городской цикл	12,8
смешанный цикл	9,4

ДВИГАТЕЛЬ:
бензиновый, Р4, 16 клапанов, 2,0 л, 147 кВт/200 л с. при 5100 об/мин, 280 Н м при 1800 об/мин

ТРАНСМИССИЯ:
полноприводная, М6

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ:
подвески – независимая типа «Мак-Ферсон»/независимая многорычажная; рулевое управление – реечное с электроусилителем; тормоза – дисковые вентилируемые/дисковые; шины 225/50 R17

автомобиля она слишком жесткая, для вседорожника – слишком короткоходная. Попытка съехать по просьбе фотографа с дороги прошла «на грани фола» – едва не зацепил днищем невысокий бордюр. Да и на грунте уверенности не хватает: передние колеса успевают прилично провернуться на скользкой земле, прежде чем муфта подключит задний мост. Летом с такой спецификой можно смириться, а вот зимой есть риск глубоко закопаться в рыхлый снег, а тогда не спасет уже и полный привод.

БУНТАРЬ

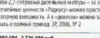
Испанский автомобиль показался не менее странным, чем история доктора Джекила и мистера Хайда. На первый взгляд машина кажется слишком нестандартной и необычной. Порой это вызывает недоумение и даже раздражение. Лишь отрешившись от привычных стандартов, понимаешь: неординарные внешность и характер – это как искусственно порванные джинсы или нарочито потертая куртка, способ выделиться из толпы, сказать серому и обыденному миру громкое «Нет!». Много ли найдется таких бунтарей? Не знаю. Но твердо уверен – я не из их числа. **ЗР**

ЗА ТЕ ЖЕ ДЕНЬГИ

SSANG YONG RODIUS

1 116 000–1 259 000 руб.

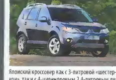




Просторный салон, 3,2-литровый бензиновый или 2,7-литровый дизельный моторы – за эти семейные ценности «Родиусу» можно простить спорную внешность. А в «довесок» можно заказать и полный привод. ЗР, 2006, № 2

MITSUBISHI OUTLANDER XL

903 696–1 226 100 руб.



Японский кроссовер как с 3-литровой «шестеркой», так и с 4-цилиндровым 2,4-литровым двигателем – истинно универсальный автомобиль. Отличная динамика, высокий комфорт, неплохие внедорожные возможности. ЗР, 2008, № 3

Королевский простор и уют! Задние сиденья можно не только сложить или убрать, но и отрегулировать под свой рост.





В просторный багажник без труда поместятся… нет, не пакеты из магазина, а спортинвентарь или туристические принадлежности. Поклажу отделяет от салона защитная сетка.



Ищите свое купе

Этот автомобиль может быть удивительно многогранным, утверждает Сергей Канунников. Фото автора и «Мерседес-Бенц».



Сидя в правом кресле в удобном, со вкусом отделанном салоне и поглядывая на проносящиеся за окном маленькие, чистенькие, словно из набора к детской железной дороге домики и бархатную альпийскую зелень, трудно разделить ворчание водителя про старые добрые времена, когда не было маниакального стремления к экономичности и экологичности, а 2,5-литровые моторы вели себя, как нужно. Он, наверное, не с той ноги встал. У меня – пассажира – претензий к машине нет… Ну, почти нет.

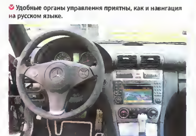
НЕСПОРТИВНОЕ ПОВЕДЕНИЕ

Разумеется, довольно компактное купе на платформе предыдущего С-класса, будучи заметно обновлено, «Мерседесом» быть не перестало. Материалы отделки благородны на вид и на ощупь. Сиденье удобно – жесткое ровно настолько, чтобы не считать его аморфным, и достаточно свободное, чтобы в дальней поездке не чувствовать себя гонщиком, которому расслабляться нельзя ни на минуту. Диссонирует со всем этим, пожалуй, лишь излишний шум из-под колесных арок (двигателя-то совсем не слышно) да очень уж чуткая к мелким неровностям подвеска. Ну, все пересчитала!

Парктроник очень желателен. Обзор назад через стекло плохой, через зеркала – посредственный.

Поначалу немного непривычна низкая посадка. Но стоит сесть… не вставал бы!

Удобные органы управления приятны, как и навигация на русском языке.





А мой водитель немного успокоился, орудует теперь лепестками переключения передач под рулем. Видите ли, только так он находит язык с мотором и знаменитой семиступенчатой коробкой 7G-Tronic! Пусть отдохнет и остынет окончательно. Пора и мне за руль.

В первый момент кажется, будто не туда подвинул селектор коробки или недожал газ. Реакции автомобиля на электронную педаль совсем «резиновые». Кажется, пока машина начинает ускоряться, успеваешь рассказать соседу немалую часть из того, что пришло в голову по поводу такого нрава. Нет, я не требую от «Мерседес-Бенца CLC» гоночной прыти (хотя поджарое купе и наводит на мысли о некой спортивности). Но уверенно вливаться в стремительный автобанный поток, быстро обгонять тихоходов на узких дорожках, проезжать перекрестки, твердо зная, что никому не помешаешь, необходимо даже в выдержанной, законопослушной Европе.

Попривыкнув друг к другу, мы с машиной стали лучше взаимодействовать. Я почувствовал, насколько глубоко в той или иной ситуации лучше нажимать педаль, а «Мерседес» ответил менее сонным, послушным поведени-



«Мерседес-Бенц CLC» внешне очень похож на новый седан С-класса, но сделан на платформе предыдущего.





Регулировать кресло с пульта на двери очень удобно.

Проход на заднее сиденье вполне приемлем даже для упитанного пассажира. Хотя скорее всего, там будут ездить дети.

Если сложить сиденья, багажник увеличится до 1100 л.



ем. Еще лучше переключать передачи вручную. Только зачем тогда платить за 7-ступенчатое чудо? Есть базовая 6-ступенчатая механическая коробка.

В остальном поведение машины почти безупречно. Четко работают тормоза. Подвеска действительно жестковата – на российском шоссе устанешь. Зато руль с переменным усилием позволяет очень четко задавать траекторию в сложных поворотах и контролировать автомобиль на прямой. Закралось, правда, сомнение: не островат ли он для российских узко- и ширококолейных дорог? Но это все же несколько иное измерение. «Мерседес-Бенц CLC 230» – для жизни, в которой заезжать на тротуары не принято, а факт включения едущим справа «мигалки» не побуждает, устремив не очень осмысленный взгляд дале-

ВЫСШЕЕ ОБРАЗОВАНИЕ



«Мерседес-Бенц CLS».

Одновременно с моделью CLC показали еще два обновленных купе. Четырехдверный «Мерседес-Бенц CLS» получил чуть измененные детали кузова и салона. В гамме появилась относительно демократичная версия CLS 280 с 231-сильным двигателем. А на вершине – модификация CLS 63 AMG с 6,3-литровым мотором мощностью 514 л.с. «Мерседес-Бенц CLS» (базовая цена – 2 552 000 руб.) неплохо сочетает собранность и четкость в управлении спортивного автомобиля с возможностью комфортно разместить двух пассажиров сзади.

В линейке флагманских купе появился «Мерседес-Бенц CL500 4matic». Огромное роскошное купе за 5 343 900 руб. – классический гран-туризмо. В полете по автобану не слышно ни без малого 400-сильного мотора, ни широченных шин. Аудиосистема звучит одинаково хорошо для поклонников тихой мелодичности и фанов разрывающего уши рока. Оценить возможности полного привода летом нелегко. Зимой он, несомненно, будет полезен на снегу и льду. А представить огромное купе в спортивном боковом скольжении, по-моему, – сложно.



«Мерседес-Бенц CL 500 4matic».

ко вперед, прибавить газу. Трансмиссия рассчитана на шоссейную, но без резких ускорений экономичную езду. Ну а еще «резиновые» реакции простят ошибки начинающему водителю.

Прикидывая рыночную судьбу 230-го, чаще вижу в нем даму. В любом случае, его водитель вряд ли помнит, какими были 2,5-литровые двигатели в «старые добрые времена».

МЕНЬШЕ, НО ЛУЧШЕ

Все чаще высказываемое мнение, что «Мерседесу» надлежит быть с автоматической коробкой, фирма не разделяет. Для всех CLC предлагают шестиступенчатую механику. Не упустил возможность попробовать версию 200 Kompressor с «ручкой».

Это совсем другой автомобиль! Попроще отделка, сиденье с ручными регулироякам и. Но его положение в жизни меняют редко, а вот тягой управляют постоянно. На 200-м компрессорном делать это одно удовольствие. Машина откликается на нажатие педали газа быстро и четко. С 2000 об/мин тяга приличная, с 2500 – отменная. Беречь силы на переключениях грех – короткий рычаг действует беззвучно, мягко, четко. В такой машине и спортивные настрой

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ



Модель	Mercedes-Benz CLC 180 Kompressor	Mercedes-Benz CLC 200 Kompressor	Mercedes-Benz CLC 230
Общие данные			
Размеры, мм: длина/ширина/высота	4452/1728/1405		
База	2715		
Колея спереди/сзади	1505/1476		
Радиус поворота, м	5,4		
Снаряженная масса, кг	1475	1480	1525
Полная масса, кг	1945	1950	1995
Объем багажника (VDA), л	310		
Время разгона 0–100 км/ч, с	9,7	8,6	8,4
Макс. скорость, км/ч	220	235	240
Топливо/запас топлива, л	АИ-95/62		
Расход топлива, л/100 км: Смешанный цикл	7,7-8,1	7,8-8,2	9,2-9,5
Двигатель			
Расположение	спереди продольно		
Конфигурация	Р4		V6
Число клапанов	16		24
Рабочий объем, $см^3$	1796		2496
Степень сжатия	9,3	8,5	11,2
Мощность, кВт/л.с.	105/143	135/184	150/204
при об/мин	5200	5500	6100
Крутящий момент, Н·м	220	250	245
при об/мин	2500–4200	2800–5000	2900–5500
Трансмиссия			
Тип	заднеприводная		
Коробка передач	М6/А5		М6/А7
Ходовая часть			
Подвеска: спереди	типа «Мак-Ферсон»		
сзади	многорычажная		
Рулевое управление	реечное с электроусилителем		
Тормоза: передние	дисковые вентилируемые		
задние	дисковые вентилируемые		
Размер шин	205/55R16		



Mercedes-Benz CLC – разносторонний: есть версии с яркими талантами, другие – с неоднозначными свойствами, которые для кого-то тоже обернутся достоинствами.

ки подвески воспринимаешь как должное. Система стабилизации дает возможность ехать «на грани» – допускает даже небольшое скольжение и лишь потом корректирует машину.

Интересно, что даже по данным производителя парадные показатели разгона до 100 км/ч и максимальная скорость версии CLC 200 Kompressor и CLC 230 отличаются ничтожно. А ведь в обыденной жизни важнее удобство управления тягой не в экстремальных, а в переходных режимах.

Вот теперь спортивный дизайн - в гармонии с характером машины. Такая версия всерьез заинтересует того, кто имеет вкус к настоящим автомобильным радостям, а не воспринимает авто лишь как разновидность бытовой техники.

Купе, объединенные именем «Мерседес-Бенц CLC» – очень разные. Кстати, в гамме есть и дизельные версии для самых экономных, и модификация с 3,5-литровым мотором. В России, по крайней мере пока, появятся лишь 180 Kompressor, 200 Kompressor и 230. Нижняя ценовая планка – 1 143 000 рублей за машину так называемой особой серии (неплохо укомплектованную). Заметно увеличить цену за счет опций совсем не сложно. Впрочем, по этим показателям «мерседесы» уже совсем не одиноки. **ЗР**

ДЖЕНТЛЬМЕНСКИЙ НАБОР

Помимо железнодорожного, слово «купе» уже в позапрошлом веке приобрело и иное значение – небольшой, как правило, двухместный экипаж. Была, правда, иная разновидность. двое – скажем, джентльмен со спутницей – сидели в уютном, добротно отделанном кузове, а кучер (позже шофер) на открытом всем ветрам и осадкам облучке.

История купе «Мерседес-Бенц» достойна нескольких томов. Лишь за последние полвека построили немало дорогих купе, как версия 300S 1955 года на базе знаменитого седана 300, называемого поклонниками Аденауэр, и относительно доступных – например, машины семейства W114 начала 1970-х. Сегодня даже самые демократичные модели прошлого – высоко ценимая классика.



Дух Венского леса

Поклонники «Хонды» давно спрашивали: сохранит ли «Аккорд» свою неповторимую [illegible]. Ответить на него взялся Денис Арутюнян. Фото автора и «Хонда».

Огромный, густой Венский лес (австрийцы называют его «легкими» Вены) пока стоит полуобнаженным, кроны только облачаются в зелень. Тишину и безмолвие нарушают лишь шелест ветра да щебетание радующихся весеннему солнцу птиц. Вдруг живность умолкает – меж деревьев промелькнула белая тень. Звук нарастает, объект приближается, проносится мимо и растворяется. Спустя пару минут испуганные пичуги приходят в себя и вновь заводят трели. А белый дух мчится дальше, с неуемным аппетитом пожирая пространство и время. Имя духу – «Аккорд».

АСТРАЛЬНЫЙ НАСЛЕДНИК

Озорные лучи играют на боках и фарах белоснежной машины. «Аккорд» не отстает от моды – мускулистый кузов больше напоминает не природный алмаз, а прекрасно ограненный бриллиант. Но если прикрыть глаза и воспользоваться «внутренним» зрением, сходство с предшественником станет очевидным. Подобное чувство возникает и в салоне: приятно и удобно, но знакомо. Руль, как и боковые зеркала, легко узнают владельцы «сивиков», освоить россыпь кнопок и джойстик на центральной консоли легко тем, кто знаком с большим седаном «Лeджeнд». Кстати, именно джойстик вызывает больше всего проблем и вопросов. Орудовать кольцом и качающейся «головой» на стоянке нетрудно, а вот на ходу перенастроить, к примеру, навигацию сложновато. Правда, у нас таких проблем пока не будет, как GPS-устройств в «хондах». Место большого цветного экрана займет маленький монохромный, на который выводятся частота выбранной радиостанции и настройки климат-контроля.

Удивительно, но обещанного простора в салоне не почувствовал. Даже втиснуться на задний диван удалось с трудом, да и в дальней дороге может возникнуть дискомфорт. Причина отнюдь не в недостатке пространства над головой или перед коленями, а в узкой



щели под передними сиденьями – протиснуть туда ступни удается не сразу, да и процесс выхода из машины требует гимнастической ловкости.

ПРИВИДЕНИЕ С МОТОРОМ

Эх, экологические нормы! Умом понимаю: с выбросами в атмосферу действительно нужно бороться. Но как же порой обидно, что прекрасные японские моторы, следуя нормам Евро V, стали такими нетороплившыми. От машины с 2,4-литровым 200-сильным двигателем ждешь реактивного разгона, а получаешь какое-то жужжание карлсоновского пропеллера. Назвать «Аккорд» медленным язык не поворачивается – поспорить с ним по динамике смогут немногие. Но разгон настолько плавен и тягуч, что создает впечатление заторможенности.

После первого эксперимента на машину с 2-литровым агрегатом смотрел скептически. И был приятно удивлен, что разница в тяге по ощущениям невелика, по крайней мере если в тандеме с мотором трудится пятиступенчатый автомат. Кстати, он заслуживает отдельной похвалы – работает мягко и быстро. Если «припорить», можно раскручивать мотор до заветных 7000 даже в режиме D. Хотите ускориться еще резче – достаточно пары щелчков подрулевыми лепестками. После завершения обгона коробка самостоятельно вернется в автоматический режим – очень удобно! В положении «спорт» ее поведение меняется. Момент переключения зависит от глубины нажатия газа, а ручной режим обеспечивает раскрутку двигателя до ограничителя.

Ну, а теперь шестиступенчатая механика. Увы, такой вариант впечатлил куда меньше. Тонкий и хлипковатый рычаг оказался далековато от водителя, да и работать им не особенно удобно. Хотя любителей такой коробки найдется, наверняка, немало, я бы выбрал автомат – помимо прочих достоинств: с ним не так остро ощущаешь «вязкость» тяги.

Если моторы настраивают скорее на спокойную езду, не стремясь под-



ТЕЗИСЫ И ЦИФРЫ

Директор управления продаж и маркетинга российского подразделения «Хонды» Сатоши Сузуки, рассказывая об автомобиле, несколько раз упомянул, что конкурентами японская фирма видит престижные немецкие автомобили.

А еще представители «Хонды», проведя собственное исследование, утверждают: средний возраст покупателей «Тойоты-Кэмри» – 41 год, массовых моделей класса D – 38 лет, «Ауди-А4», БМВ 3-й серии – 36 лет, «Хонды-Аккорд» – 33 года.

Руководствуясь этим, японцы рисуют портрет покупателя нового «Аккорда»: мужчина 29–34 лет со средним месячным доходом не менее 4–6 тыс. долларов.

Даже в стандартной комплектации машина выглядит спортивной, а ведь есть еще модификация Type S.

В ЭЛЕКТРОННОЙ УЗДЕ



О системах безопасности «Аккорда» можно написать трактат. Восемь подушек, система курсовой устойчивости.. Этим уже никого не удивишь. Кстати, последняя контролирует не только поведение самой машины, но и прицепа. Интересно также устройство Lane Keeping Assist, которое с помощью камеры под кромкой лобового стекла следит за дорожной разметкой. Если наехать на разделительные полосы, не включая поворотник, электроника подаст звуковой сигнал и прибавит усилие на руле, чтобы помочь вернуть автомобиль в ряд



Приборы модификации Type S смотрятся интереснее благодаря красной подсветке – у обычных машин она более спокойная, бело-голубая.



В центральном боксе-подлокотнике дополнительная розетка, аудиовход и разъем USB для внешних носителей, например i-Pod.





Контуры передней панели приятные, материалы – неплохие. Не хватает, пожалуй, какой-то запоминающейся черты.

держивать спортивный образ «Аккорда», то шасси и рулевое управление способны на большее. Все машины оснащают электроусилителем руля, который работает в тесной связке с системой стабилизации VSA. При потере курсовой устойчивости автоматика не только подтормаживает колеса, но и создает дополнительное усилие на руле, чтобы «подсказать» водителю траекторию.

Проверка рулевого на практике сложилась не совсем обычно. Вначале оценил его на шоссе – прямую машина держит великолепно, ступенька усилия около «нуля» позволяет отлично чувствовать траекторию. Затем на небольшом пятачке решил попробовать «Аккорд» в поворотах. Порадовала деликатная работа VSA – за резким движением рулем следует полусекундное скольжение передней оси, лишь затем электроника плавно, деликатно и незаметно заправляет машину в вираж. А вот с отключенной системой передние колеса встают «плугом», но машина упорно не желает менять направление. В руках мастера эта

HONDA ACCORD – акценты сместили в сторону комфорта, машина покладиста, хотя и спортивность тоже сохранила.

ДОМ НОМЕР СТО

Достопримечательностей в Вене – море! Императорские дворцы, великолепные парки и готические соборы пользуются немалой популярностью у туристов. Но, пожалуй, самое необычное место – дом архитектора Хундертвассера (есть версия, что фамилия изначально звучала – Стовассер, но зодчий перевел первую часть с русского на немецкий). В строении причудливо смешаны стилистические и цветовые решения, необычные формы и странные украшения. А на крыше настоящий сад – архитектор считал, что люди обязаны восполнить природе землю, занятую постройкой.



ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	Honda Accord 2,0 SOHC i-VTEC	Honda Accord 2,4 DOHC i-VTEC
Общие данные		
длина/ ширина/ высота	4726/1840/1440	
база	2705	
колея спереди/ сзади	1590/1590	
Радиус поворота, м	5,85	
Объем багажника, л	460	
Снаряженная масса, кг	1414/1443*	1484/1518*
Полная масса, кг	1935/1960*	1995/2030*
Время разгона 0–100 км/ч, с	9,3/10,7*	7,8/9,5*
Макс. скорость, км/ч	215/212*	227/227*
Топливо/ запас топлива, л	АИ-95/70	
Расход топлива, л/100 км: загородный цикл	5,9/5,9*	7,0/6,6*
городской цикл	9,4/10,2*	11,9/12,0*
смешанный цикл	7,2/7,5*	8,8/8,6*
Двигатель		
Расположение	спереди поперечно	
Конфигурация	P4	P4
Число клапанов	8	16
Рабочий объем, см³	1997	2354
Степень сжатия	10,6	11,0
Мощность, кВт/ л.с. при об/мин	115/156 6300	148/201 7000
Крутящий момент, Н·м при об/мин	192 4300	234 4500
Трансмиссия		
Тип	переднеприводная	
Коробка передач	М6 (А5)	
Ходовая часть		
Подвеска: спереди	на двойных поперечных рычагах	
сзади	многорычажная	
Рулевое управление	реечное с электроусилителем	
Тормоза: передние	дисковые вентилируемые	
задние	дисковые	
Размер шин	205/60R16	225/50R17, 235/45R18

* Для автомобилей с автоматической коробкой передач

особенность может обернуться достоинством, но большинству водителей экспериментировать не советую. Лучше верну электронный «ошейник».

Пришлось выполнить и незапланированное упражнение: выскочив из-за поворота, обнаружил на середине лесной дорожки… маленького олененка! Вот вам «лосиный тест» в реальных условиях. Автомобиль достойно справился с задачей, представитель местной фауны остался цел и невредим. А когда через пару километров прямо передо

ДЕВЯТЫЙ ВАГОН



Журналистам показали и универсал «Аккорд-Турер». Короткая поездка показала: «вагон» едет ничуть не хуже седана (сказывается огромная работа по усилению задней части кузова), а объем багажника, похоже, может поспорить за место в Книге рекордов. Однако универсал к нам пока ввозить не планируют – маркетологи «Хонды» посчитали, что в России такие авто недостаточно популярны. Хотя представители фирмы обещают, что если покупатели проявят достаточный интерес, решение могут и изменить.

мной через дорогу бросились три мохнатые белки, пришлось проверить и тормоза – они близки к идеалу.

Под стать рулевому управлению и подвеска: она сочетает отличную плавность хода даже на брусчатке с минимальными кренами в поворотах. Кстати, в зависимости от скорости перемещения штоков амортизаторов открываются разные клапаны, благодаря чему меняются характеристики. Настораживало лишь одно – на участке, где покрытие напоминало мелкую «гребенку», кузов вдруг начал ощутимо трястись подобно впечатлительной барышне, увидевшей привидение. На более крупных неровностях подвеска работала куда лучше. Похоже, «стиральная доска» способна вызвать весьма неприятные резонансные колебания.

Кажется, «Аккорд» в изрядной степени пропитался неспешностью и сытым спокойствием Венского леса, утратив часть спортивности. Сможет ли «Хонда» на равных конкурировать с маститыми немецкими производителями? Многое зависит от цены – по предварительным данным, «Аккорд» будет стоить в среднем на 2500 долларов дороже предыдущего. По нынешним временам, надбавка небольшая. **ЗР**

Сын самурая

Равняясь на старших братьев, выпускник японской рыцарской школы «Сузуки-Свифт» демонстрирует современные технологии и бойцовский нрав. Характер модернизированного, вооруженного роботизированной коробкой автомобиля оценивает Денис Арутюнян. Фото: Георгий Садков.



Верткий «Свифт» хорошо приспособлен для города, но для дальних поездок – куда меньше.

Название «Свифт» как нельзя лучше подходит маленькой и задорной машинке. Не знаю, как в японском, а в английском языке это слово имеет несколько значений, которые в полной мере могут отразить самые примечательные черты компактного «Сузуки». Во-первых, «стриж». И правда, машина во многом похожа на маленькую, быструю и верткую птицу. Скромный 1,3-литровый моторчик разгоняет «японца» неожиданно резво, особенно если держать стрелку тахометра выше 3500 оборотов. При этом «Свифт» демонстрирует весьма скромный аппетит – даже в пробках средний расход по бортовому компьютеру не превысил 8 л на 100 км. Поддерживать спортивную динамику мешает лишь... коробка! В обычном режиме она подолгу держит передачу, позволяя мотору раскрутиться чуть не до максимума, но при переключениях заставляет водителя исполнить «земной поклон» (вспомнил даже о морской болезни). С ростом скорости задержки досаждают меньше, но к этому моменту вестибулярный аппарат уже расшатан.

В стремлении сгладить рывки перешел в экономичный режим. Переключения происходят намного раньше, ав-



Диапазоны регулировок передних сидений просто огромные. Немаловажно и обилие «воздуха» – планировка салона создает ощущение простора, как в мини-вэне.

SUZUKI SWIFT 1,3 MT/A

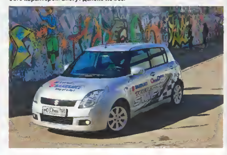
ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ОБЩИЕ ДАННЫЕ	
Размеры, мм:	
длина	3695
ширина	1690
высота	1500
Объем багажника, л	215
Снаряженная масса, кг	1060
Полная масса, кг	1485
Время разгона 0-100 км/ч, с	12,5
Максимальная скорость, км/ч	175
Топливо	АИ-95
Запас топлива, л	45
Расход топлива, л/100 км	
загородный цикл	5,2
городской цикл	8,0
смешанный цикл	6,1
ДВИГАТЕЛЬ	
бензиновый, Р4, 16 клапанов, 1,3 л, 68 кВт/92 л.с. при 5800 об/мин, 116 Н·м при 4200 об/мин	
ТРАНСМИССИЯ	
переднеприводная, А5	

Скромного багажного отсека хватит лишь для повседневных нужд. А вот вывезти семейство со скарбом, например, на дачу не удастся, даже если сложить задний диван.



Для взрослых «Свифт» маловат и жестковат, а для молодежи – слишком дорог. И все же есть в нем что-то располагающее, хотя сжиться с его характером смогут далеко не все.



Suzuki Swift 1,3 MT/A – напоминает юношу переходного возраста: еще не рыцарь, уже не ученик.

томатика при каждом удобном случае стремится подняться до высшей пятой передачи. А если вдавить педаль газа в пол, «робот» на некоторое время забывает об экономии, позволяя совершить энергичный обгон. Вроде хорошо, но… Все равно укачивает.

Второе значение английского слова – «игуана». Компактный и приземистый кузов с хорошей обзорностью позволяет чувствовать себя на тесных парковках прямо-таки ящерицей, способной протиснуться даже в самое узкое отверстие. Водителю и переднему пассажиру жаловаться на тесноту грешно – запас пространства во всех измерениях оценят и профессиональные баскетболисты, и борцы сумо. К сожалению, простор ограничен спинками передних сидений.

В-третьих, «свифт» – «барабан». Увы, подвеска до боли напоминает сей музыкальный инструмент: неплохо глотает дорожную мелочь даже на высокой скорости, а вот крупных ям лучше избегать. Шумоизоляция оставляет желать лучшего – гул шин, особенно шипованных, серьезно мешает попыткам развлечься в дороге светской беседой.

Три варианта перевода раскрыли главные черты характера «Свифта». Но кое-что осталось за кадром. Например, эффект привыкания. На второй день знакомства я уже почти перестал обращать внимание на шумы, попривык к подвеске и приноровился к коробке. Вот только стоит ли заносить это в плюс юному, но своенравному японцу? Ведь, покупая автомобиль за 452 100 рублей, надеешься на полное взаимопонимание. В конце концов, древние самураи были обязаны подчиняться монарху, а не диктовать свои правила. **ЗР**



Надуть до востребования

Устранить прокол самостоятельно, без очередей, демонтажа и балансировки колес пробовал Сергей Воскресенский. Фото: Георгий Садков.

Ремонт колеса в дороге ассоциируется с анекдотом о способах ловли льва в Африке. Только там первым делом предлагалось выкопать глубокую яму… Ну а здесь требуется залатать покрышку, как правило, бескамерную. Не будем рассматривать трудоемкие технологии, которыми в совершенстве владели отцы и деды. В багажниках «побед», «волг», «москвичей» обязательно лежали запасная камера, небольшая кувалда, кусок уголка да пара монтировок, заточенных под умелые и крепкие руки.

Нынче, попав в форс-мажорную ситуацию, мы лихорадочно посылаем мысленное SOS ближайшему шиномонтажу. С неподдельным интересом оглядываем ни разу не одеванную запаску, а то и худосочную, не внушающую доверия «докатку». Потом глубокомысленно взвешиваем на руке домкрат, раздумывая, куда же его подсунуть. А если в современный выбор шинных аптечек вдохнуть дедовскую любовь все чинить самому? Попробуем отремонтировать бескамерную шину без помощи мастерской.

У ПРИЛАВКА

Автомобильные рынки и магазины заворaживают обилием красивых баночек

Примерно минуту пена из баллончика с шинонаполнителем перетекает в покрышку, одновременно пытаясь ее накачать.

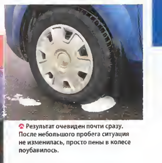


Спрей, жгуты, суспензии… их выбор сегодня огромен.

и баллончиков с обещанием мгновенного исцеления всех шинных недугов. Систематизируем шинные аптечки по трем категориям.

Так называемый антипрокол или суспензия – сметанообразная жидкость, определенное количество которой нужно залить через вентиль, выкрутив золотник. Причем сделать это можно заранее, застраховав себя, если верить рекламе, от проколов.

Шинонаполнитель, он же аэрозольный спрей из флакончика, как обе-



Результат очевиден почти сразу. После небольшого пробега ситуация не изменилась, просто пены в колесе поубавилось.

Перед заливкой суспензии надо обязательно вывернуть золотник, колпачок прилагается.



Все согласно инструкции: 320 мл средства охотно вливаются в 15-дюймовую шину.

Накачать шину обычным насосом – самая трудоемкая часть работы.

После требуемого пробега 2–3 км виден окончательный результат.



Для чистоты эксперимента один раз воспользовался фордовским домкратом. Потом отдал предпочтение куда более удобному профессиональному.

В дороге «родной» домкрат выручит, но нелестных слов ему достанется изрядно.

Перед установкой жгута напильник обильно смазывают клеем, прилагаемым к аптечке.



щают, не только заклеит прокол после удаления инородного тела, но и одновременно накачает колесо до желаемых бар или атмосфер.

Приспособления из набора для ремонта бескамерных шин за внешнюю схожесть назовем фитилями или жгутами. Плотно скрученные канатики, пропитанные клейким раствором, вы наверняка видели у профессионалов. Вот и магазинная аптечка включает нехитрый инструмент – напильник и шило типа сапожной иглы.

МИНУС 130 РУБЛЕЙ

Погода: +2...+4°С, ветер, временами дождь. Кажется, даже редакционный «Форд-Фокус» на стандартных 15-дюймовых колесах вот-вот назовет меня сумасшедшим. Мыслимо ли заниматься ремонтом в такую сырость? Но ведь на баллончиках нет ни слова о температурных ограничениях. Лишь спрей не рекомендуется охлаждать ниже нулевой отметки. Он-то, заботливо уложенный в теплом салоне, и пойдет в бой первым.

Заточенный болт-«шестерка» с победным хрустом впивается в шину. Настойчивый совет инструкции найти и удалить посторонний предмет в нашем случае выполнен заранее. Равно как и требование ремонтировать шину в хорошо проветриваемом помещении. Вентиль ориентирован в нижнее положение (5 или 7 часов). Старт! По прозрачной трубке побежала белая, пузырящаяся пена, и вскоре покрышка начала медленно подниматься. Отлично!

Но лишь на первый взгляд. По мере того как баллон пустеет, очевидно: полностью колесо не накачать, в нем от силы 0,8–1,0 атм. Да и пена почему-то лихо выливается через отверстие. Что же, пора на маршрут. Ведь по инструкции надо сразу аккуратно проехать пару километров.

Увы, прокол так и не загерметизировался. Деньги потратили зря.

УБЫТОК – 226 РУБЛЕЙ

Следующая шина... Исходные условия те же: гвоздь, наезд и - шина лежит на ободе. Реклама старается: «... современные технологии, углеволокно, полимеры, ингибиторы коррозии. Продление срока службы на 20–25%, гарантированное устранение 8–10(¹) проколов диаметром до 6 миллиметров».

Золотник выкручен, колесо ориентировано отверстием вниз, в него залито 320 мл «Антипрокола». Надо же бы-





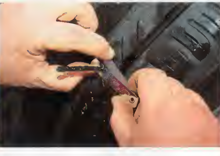
Несколько нехитрых движений: место прокола зачищено и одновременно смазано клеем.

В то, что жгут легко войдет в подготовленное отверстие, поначалу верится с трудом.

По правилам ремонта колесо надо накачивать дважды: перед установкой жгута и после. Мы пренебрегли первой частью инструкции.

При аккуратном обращении даже обрезком «фитиля» можно еще воспользоваться.





ло забыть компрессор! Нога гудит, а до 2 атм еще работать и работать. Суспензия потихоньку течет на асфальт – пора в очередной пробег.

На 80–90 км/ч руль завибрировал в руках, но через несколько минут успокоился: значит, суспензия равномерно распределилась внутри шины. Интересно, так будет после каждой продолжительной стоянки?

Но... Поиск «заделанного» отверстия не занимает много времени: громко шипит воздух, по-прежнему сочится герметик. Чуда вновь не произошло – еще две с половиной сотни рублей вылетели на весенний ветер.

180 РУБЛЕЙ НА ПОЛЬЗУ ДЕЛА

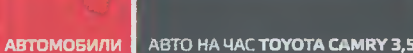
То, что этот способ – утеха настоящих мужчин, понятно почти сразу. Надо не только найти штатный домкрат, но, изрядно почертыхавшись (ну очень неудобно!), вывесить проколотое колесо. Обработать отверстие специальным напильником – тоже задача не для хлюпиков. Будьте готовы и к тому, что перед установкой жгута инструкция издевательски посоветует накачать шину до 1,5–2,0 атм. Отсутствие компрессора позволило вычеркнуть из памяти подобные бредни. Смазанный клеем и ведомый крепкой рукой, фитиль легко внедрился в шину, словно заранее подготовился к несложной процедуре. Собственно, дело почти сделано. Колесо можно качать, отрезав от жгута лишнее.

По мере того как стрелка манометра приближается к заветной отметке, становится ясно – работа удалась. Пробег, повторный контроль давления и... Кажется, эту шину можно прокалывать вновь и вновь – благо жгутов и болтов у нас в избытке. **ЗР**

НАШИ ВЫВОДЫ

Как и погода, выбор шинных аптечек случаен, поэтому сознательно не называю их производителей. Констатирую лишь, что два из трех экспериментов оказались неудачными. Возможно, отчасти виноваты не очень комфортные для жидкостей температуры? Может, попалась откровенная халтура?

Зато положительный результат оказался всепогодным. А значит, в гараже и даже в дороге всегда можно устранить небольшой (до 8 мм) прокол, не прибегая к помощи профессионалов. Конечно, придется немного потрудиться и даже, скорее всего, испачкаться. Зато имея в багажнике несколько жгутов и прилагаемый к ним компактный набор нехитрого инструмента, можно смело удаляться от очагов цивилизации. Счастливого пути!



Мечтать дешевле

Весной начали продажи российской «Тойоты-Кэмри». Одним из первых с отечественной иномаркой, причем в самой дорогой комплектации, познакомился Максим Сачков. Фото автора и «Тойота».

«Посмотрите на эти две машины, – обратился к собравшимся президент «Тойота Мотор Рус» Томоаки Нситани. – Одна выпущена в Японии, другая – в России. Попробуйте найти отличия».

Если приглядеться, разница все-таки есть. Зарубежная «Кэмри» обута в покрышки «Йокогама», наша носит «Мишлен», сваренный в Подмосковье. На российские машины устанавливают стекла Борского завода, а сиденья выпускает дочерняя фирма «Тойоты», расположенная на территории завода. Остальные комплектующие зарубежные. Локализация обязательно коснется и других узлов и систем, только пока неизвестно, каких именно. Кстати, есть еще одно незначительное отличие: у импортных «кэмри» под задним бампером технологическая буксирная проушина.

Определить происхождение автомобиля, сидя внутри, еще сложнее. Сиденья похожи как близнецы, стекла отличаются только маркировкой, мягко работающей подвеске не подпевает ни один сверчок. Если уж придираться, то машина на отечественных шинах чуточку тише.

На презентации российской «Кэмри» фирма «Тойота» выкатила практически все модификации. Коли так, выбираю модель российской сборки с двигателем 3,5 л – она, в отличие от 2,4-литровой, не была на наших тестах (ЗР, 2007, № 10; 2006, № 10). Машина многим похожа на менее мощную версию, например, комфортной подвеской, понятной управляемостью, адекватными тормозами. Перехожу к силовому агрегату.

Лошади бывают резвыми, но послушными – это как раз про 277-силь-

TOYOTA CAMRY 3,5

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Размеры, мм:	
длина	4815
ширина	1820
высота	1480
база	2775
колея спереди	1575
сзади	1565
Объем багажника, л	504
Снаряженная масса, кг	1540–1610
Время разгона 0–100 км/ч, с	7,4
Максимальная скорость, км/ч	230
Топливо	АИ-95
Запас топлива, л	70

ДВИГАТЕЛЬ

бензиновый, V6, 24 клапана, 3,5 л, 204 кВт/277 л.с. при 6200 об/мин, 346 Н·м при 4700 об/мин

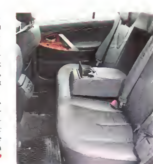
ТРАНСМИССИЯ

переднеприводная, А6

ный двигатель. Он очень подходит мягкому характеру представительного седана. Прибавка в мощности пошла на пользу: сидящий за рулем получил больше возможностей для маневра, а пассажир на заднем кресле – дополнительный комфорт. В отличие от менее мощной версии, в коробке на одну ступеньку больше, в придачу – ручной режим. Правда, стоит пару раз включить принудительно пониженную, чтобы убедиться в его ненужности – дернул рычаг, сосчитал до трех, и только тогда передача включилась. К тому же и двигателем автомобиль тормозит довольно неохотно.

У «Кэмри» с V6 приятный не только характер, но и салон. Комплектация «люкс» – единственная для машин с таким мотором. Помимо удобств, присущим версиям подешевле, здесь есть эксклюзивные штучки вроде деревянных вставок на руле и селекторе коробки, сидений второго ряда с регулировками и шторки на заднем стекле.

Рекламный слоган «Тойоты», как известно: «Управляй мечтой!» Кстати, с выходом на рынок российских машин все «кэмри» стали доступнее – от 790 тыс. рублей. Теперь возможность не только мечтать, но и управлять стала ближе – в среднем на 9%. **ЗР**



В комплектации «люкс» спинка заднего сиденья не складывается, как у других «кэмри», зато отрегулируется по углу наклона.

Пока российские «кэмри» выпускают только с темно-серыми салонами, а кузова на первых порах окрашивают в четыре цвета. В дальнейшем гамма расширится.

«Люксовый» багажник немного скромнее, чем у иных модификаций - оригинальная спинка заднего сиденья съела почти 30 л.





Фирма, похоже, права, утверждая: не важно, какой автомобиль вы покупаете, российский или японский. Главное, что это – «Кэмри».

ОНИ ИЗ ПИТЕРА



Первый камень завода «Тойота» заложили в мае 2005-го, а в декабре прошлого года состоялось торжественное открытие. Производственный процесс включает сварку и окраску кузовов, а также сборку автомобилей. Работают 600 человек, многие прошли обучение в Японии, Великобритании, Турции. На российском предприятии руководствуются теми же принципами, что и на других заводах компании. Практически на каждом этапе изготовления автомобиль проходит жесткий контроль. В этом году планируют продать около 30 тыс. «кэмри», треть из которых российского производства, остальные – импортные. Цены – единые, независимо от места сборки

Мальчик по имени «Куга»

Кроссовер «Форд-Куга» скоро появится в России. Его ждут с нетерпением, о нем спрашивают, к нему прицениваются. Сергей Воскресенский побывал на презентации новинки. Фото автора и «Форда».







Что бы ни утверждали, для меня он пока – один из многих. Это создатели машины выделяют особенный, «кинетический» дизайн, проводят параллели с позапрошлогодним концептом «Иозис X». Отмечают прихотливую светотехнику, выразительную комбинацию двух радиаторных решеток, подчеркивают целеустремленность, атлетичность машины. Женская часть автомобильного сообщества тут же каким-то внутренним чутьем определяет: «Мальчик». Нет сомнений - он свеж и элегантен. Но когда мозаика складывается, возникает... довольно традиционный образ «паркетника», в котором, убери знакомую эмблему, взгляд далеко не сразу выделит фамильные черты. Нынче кроссоверов на рынке столько, что новичку для привлечения внимания нужны очень веские аргументы. Найдутся ли они у «Куги»?

ФУГИ ОТ «КУГИ»

Строгий, темный интерьер, сочетание плавных линий, фирменного шершавого пластика и гладких серебристых деталей. Знакомые формы, запахи, органы управления. Освоившись в этом слиянии «фордовских» стилей («Фокус» и «С-Мах»), словно оказываешься дома. Еще некоторое время одолевают сомнения: чего здесь больше – вседорожника или легкового автомобиля? Но потом, благодаря высокой посадке, рождаю-

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	Ford Kuga	
	FWD	AWD
Общие данные		
Размеры, мм		
длина/ ширина/ высота	4443/ 1842/ 1710	
база	2690	
колея спереди/ сзади	1580/1590	
Объем багажника, л	360/1355	
Радиус поворота, м	5,8	
Снаряженная масса, кг	1573	1613
Время разгона 0-100 км/ч, с	10,6	10,7
Макс. скорость, км/ч	182	180
Топливо/ запас топлива, л	ДТ/58	
Расход топлива, л/100 км:		
загородный цикл	5,3	5,4
городской цикл	8	8,1
смешанный цикл	6,3	6,4
Двигатель		
Расположение	спереди поперечно	
Конфигурация/ число клапанов	P4/16	
Рабочий объем, см³	1997	
Степень сжатия	18 3	
Мощность, кВт/ л.с. при об/мин	100/136 4000	
Крутящий момент, Н·м при об/мин	320 2000	
Трансмиссия		
Тип	передне-приводная	полно-приводная
Коробка передач	M6	
Ходовая часть		
Подвеска:		
спереди	типа «Мак-Ферсон»	
сзади	независимая многорычажная	
Рулевое управление	реечное с электроусилителем	
Тормоза: передние	дисковые вентилируемые	
задние	дисковые	
Размер шин	235/55R17	





Задние фонари подчеркивают визуальную стремительность автомобиля.

Панорамная стеклянная крыша защитит от ультрафиолета – это здорово!

Грациозно вытянутые фары – не только элемент «кинетического» дизайна, но и безопасное решение для пешеходов.

Раздельный климат-контроль – принадлежность дорогих версий.

Водительская информация собрана компактно, но уж очень она разносторонняя.

В качестве опции предусмотрена 230-вольтовая розетка.

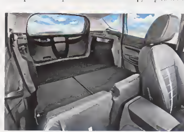
щей чувство защищенности, солидному внутреннему объему, обзорности приходит ощущение пусть компактного, но кроссовера. Именно компактного, ведь рука сидящего справа соседствует с моей, а на заднем сиденье вдвоем комфортно, но особенно не разгуляешься. Зато опционная стеклянная крыша нарушает привычное чувство замкнутого пространства, дает пусть и немного синтетическую, но все же свободу.

Долой бензиновые привычки! В пронизанной заботой об экономии европейской жизни все по-другому. Порывкивающий дизелек быстро дает понять – от 2 л и 136 «турболошадей» не стоит ждать чего-то сверхъестественного. Он хорошо, даже с огоньком выполняет работу на скоростном автобане, где стрелка тахометра оказывается в правильном (2000–3000 об/мин) диапазоне. В этих условиях «Куга» легок, подвижен, к тому же балует отменным акустическим комфортом. Однако на горном серпантине двигатель очень резко обозначает границу «едет – не едет», машина становится требовательной к выбору передач. Во-



«Форд-Куга» – кроссовер компактный, поэтому сзади втроем будет тесновато, но двое усядутся комфортно.

Заднее сиденье раскладывается просто идеально. В качестве запасного колеса для России – «докатка».



Благодаря небольшим свесам «Форд-Куга» чувствует себя на проселке очень уверенно, но для настоящего бездорожья ход подвесок все же маловат.

ПЕРЕСАДКА ОРГАНОВ

Взяв за основу проверенные технологии и компоненты шасси «Фокуса» и C-max, инженеры переработали для «Куги» геометрию элементов подвесок и рулевого управления. Дорожный просвет кроссовера увеличен до 188 мм, для придания лучшей устойчивости больше сделали базу и колею. Создатели подчеркивают, что заимствование деталей – не прямое копирование. Увеличен размер задних амортизаторов, оптимизированы настройки передних. Изменена конструкция стабилизатора поперечной устойчивости, верхних опор подвесок, использованы другие ступичные подшипники.

Немало внимания уделили подключению полного привода с помощью многодисковой муфты. Подаваемый к задним колесам крутящий момент варьируется от 10 до 50 % в зависимости от условий движения, ускорения, углов поворота руля и положения дроссельной заслонки.



дитель превращается почти в спортсмена, вынужденного постоянно работать рычагом. Задача – не «уронить» стрелку тахометра ниже 1500 об/мин. Допустил оплошность, и автомобиль перестает реагировать на педаль акселератора. Самый обычный автомат такому дизелю оказался бы весьма кстати, но подобная трансмиссия в паре с 200-сильным бензиновым мотором только в перспективе.



СИЛА ТРАДИЦИЙ

Создатели машины подчеркивают: «Куга» ориентирован в основном на асфальт. Инженеры немало потрудились над доводкой конструкции, характеристиками подвесок, нюансами автоматически подключаемого полного привода. По их мнению, работа в целом удалась. Посмотрим?

Дорога как музыка: главное – попасть в такт, и тогда «Куга» играючи пролетит над большинством неровностей. Рытвины, ямы, промоины на изрядно поезженном гравийном покрытии почти бесшумно исчезают под колесами, вызывая лишь плавные покачивания кузова. Кроссовер не обещает многого, и на серьезных колдобинах лучше притормозить. Но то, что он рассчитан пусть на «паркетное», но бездорожье, в известной мере, окрыляет.

На далеком от идеала асфальте впечатления меняются: другие скорости, амплитуды колебаний. Здесь подвески

Ford Kuga – типичный «Форд»: удобный, продуманный, добротный, рассчитанный на массового потребителя.

слишком упруги, чересчур подробно повторяют профиль дороги, допуская резкую вертикальную раскачку на глубоких волнах. В этих условиях потряхивает изрядно. Зато в подвесках чувствуется солидный запас, почти как у «взрослого» вседорожника.

Так, сейчас подстрою электроусилитель руля, «догрузив» его вариантом «спорт» и... Отчасти это возможность потешить самолюбие. Управляемость «Куги» и без того добротна: понятные и взвешенные реакции, умеренные крены кузова, достаточная обратная связь. Поначалу автомобиль кажется даже излише солидным. Он надежно выполняет команды водителя, не проявляя излишней активности: дескать, так безопаснее.

Однако если не останавливаться на достигнутом, вскоре становится понятно, что «Форд» с автоматически подключаемым полным приводом способен на большее. Конечно, попав на колдобину, он иногда взбрыкнет в повороте. Но на гладком полотне мудреного испанского серпантина «Куга», как опытный пловец, лихо заныривает в виражи. Чуть переоценил возможности, он тут же подскажет, плавно сместившись наружу поворота. А потом без лишней суеты вернется на заданную траекторию. Не легковой автомобиль, конечно, но едет просто, понятно, а главное, надежно.

ПРЕДСКАЗУЕМАЯ ПОПУЛЯРНОСТЬ

Для меня он остался одним из многих: удобным, добротным, симпатичным. У него, несомненно, есть характер, оригинальные решения и находки, но на этом фоне недостает разнообразия вариантов. Впрочем, все еще впереди.

В России интерес к автомобилю огромен, хотя рынок кроссоверов кажется уже перенасыщен. Похоже, что само имя «Форд» стало настолько популярным, что служит гарантией успеха модели. «Куга» неплохо подготовлен к нашей жизни. Вас смущает дизель или не очень популярная на «паркетниках» механика? Стоит немного подождать, и на отечественном рынке появится 2,5-литровая бензиновая версия с автоматом. Кажется завышенной базовая цена – от 880 000 рублей за комплектацию Trend, 960 000 за Titanium? И это учли «фордовские» бухгалтеры. Для Европы уже сделали переднеприводную версию, которую, очевидно, будут поставлять и в Россию. Компактные кроссоверы «Форд-Куга» появятся в продаже уже в начале лета. **ЗР**



Двухсекционная задняя дверь – необычное решение для компактных кроссоверов.



Конечно, [illegible] так обрадоваться [illegible], которая стоит 1 420 000 рублей. С другой стороны, [illegible] для нее не проблема.

Зов предков

Утолить жажду странствий по непроторенным тропам призван дизельный «Фольксваген-Туарег R5», с которым Денис Арутюнян отправился на подмосковную трассу «Туарег Экспириенс». Фото автора.

Универсального рецепта «настоящего» вседорожника нет. Есть лишь общие очертания: тяговитый, желательно дизельный, мотор, длинноходная подвеска, надежный полный привод с блокировками дифференциалов. Подходит ли под это описание «Туарег»?

Разумеется, с двигателем у «немца» – полный порядок. Рядный пятицилиндровый дизель хоть и невелик по объему, но обладает весьма умеренным «голосом», вибраций в салоне минимум, а его мощности тяжелому автомобилю хватает с лихвой – при скромном аппетите. К тому же максимальный крутящий момент в 400 Н·м мотор выдает уже к 2000 оборотов. В светофорных гонках это не аргумент, но на диких тропах такая тяга – отличное подспорье. Механические блокировки инженеры «Фольксвагена» дополнили электронными ассистентами.

Первое задание тестового маршрута – испытать в работе горный тормоз и помощника при спуске с горы. До-

VOLKSWAGEN TOUAREG R5

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ОБЩИЕ ДАННЫЕ	
Размеры, мм	
длина	4754
ширина	1928
высота	1801
Объем багажника, л	555
Снаряженная масса, кг	2267
Полная масса, кг	2850
Время разгона 0–100 км/ч, с	11,6
Максимальная скорость, км/ч	189
Топливо	ДТ
Запас топлива, л	100
Расход топлива, л/100 км:	
загородный цикл	8,6
городской цикл	13,6
смешанный цикл	10,4

ДВИГАТЕЛЬ

дизельный, Р5, 10 клапанов, 2,5 л, 128 кВт/174 л.с. при 3500 об/мин, 400 Н·м при 2000 об/мин

ТРАНСМИССИЯ

полноприводная, А6

ждавшись, когда нос устремится в небо, бросаю педали – и машина застывает: умная электроника, заметив дифферент на корму, сама прижала колодки. Чтобы двинуться дальше, нужно как следует продавить педаль газа; тормоз разблокируется, как только тяга двигателя превысит стремление автомобиля скатиться назад.

Подняться на вершину – полдела. Перевалив ее, главное… опять не трогать педали: компьютер задействует автоматику спуска. Если кажется, что скатываешься слишком быстро, можно вместо положения D принудительно включить первую передачу; тогда «Туарег», похрустывая тормозами, поползет вниз черепашьим шагом.

Широкий желоб с покатыми стенками – станок для пытки диагональным вывешиванием. Это испытание машина прошла с честью: даже в момент, когда она балансирует на двух колесах, тронуться можно без посторонней помощи; управляющий «мозг» оперативно перебрасывает момент на колеса, сцепленные с матушкой-землей. Кстати, «Туарег» – один из немногих автомобилей, у которого даже в вывешенном состоянии все двери открываются и закрываются без лишних усилий.

Из второй части маршрута (пять километров через песчаный карьер, размытый лесной проселок и поле с остатками снега) запомнилось несколько эпизодов. Во-первых, очень пригодилась система, помогающая спуститься с холма. В боевых условиях, когда под колесами смесь снега, воды и глины, даже не очень крутой склон может доставить немало неприятностей… всем, кроме владельцев «Туарега». Во-вторых, включать межосевую и заднюю межколесную блокировки придется только в совсем уж сложных условиях – обычно электроника прекрасно справляется с дорожными невзгодами без этого. И в третьих – даже в самых тяжелых испытаниях автомобиль остается максимально комфортным. Небольшое неудобство доставляют лишь моменты, когда пневмоподвеску приходится поднимать до максимума, некоторые рытвины кузов принимает довольно чувствительно.

Общение с «Туарегом» еще раз убедило: автомобиль достойно выглядит не только на дороге, но и за ее пределами. Поначалу отнесся к электронным помощникам с некоторым недоверием, но чем дальше, тем больше зауважал их: ведь они позволяют с комфортом ездить там, где когда-то ступали лишь ноги наших дальних предков. ЗР

На фото подъем кажется куда менее коварным, чем в жизни. Сидя за рулем, видишь лишь синее небо и радуешься прочности спинки сиденья.



Volkswagen Touareg R5 – с готовностью откликается на любой вызов как на дороге, так и в непролазной глуши.

«Туарег» прекрасно справился со всеми каверзами тестового маршрута. Но не покидала мысль: раньше строили автомобили, чтобы ездить по тем дорогам, какие есть, а теперь для демонстрации возможностей машины приходится строить трассу…





Логистик

Создать универсальную вещь нелегко: ведь она должна удовлетворять нескольким, порой взаимоисключающим требованиям. В роль придирчивого покупателя универсала вживался Михаил Гзовский. Фото автора и «Ауди».

Пару часов на перроне австрийского города Енбах в ожидании экспресса от итальянской Вероны до немецкого Мюнхена навели на мысль: насколько мала Европа! Пересечь две границы можно всего-то за шесть часов. Мимо проносились товарные поезда, разглядывать которые весьма любопытно. Платформы с аккуратно уложенным лесом сменяли другие – с груженными фурами и углем; за ними – цистерны с топливом, вагоны с новыми автомобилями, почтовые…

Знакомясь с «Ауди-А4 Авант», не раз вспоминал поезда. Кажется, универсал на базе А4 построен по схожему принципу: максимум практичности, удобства, точности. На языке транспортников это называется логистикой.

На выбор – пять бензиновых моторов с непосредственным впрыском и столько же турбодизелей мощностью от 120 до 265 л.с.; три коробки передач, передний или полный привод; широчайший список опций, в числе которых и очень любопытные… А сначала – впечатления от 160-сильной модификации 1,8 TFSI. Двигатель, наряду с дизелями, должен стать хитом в Европе, но в сочетании с вариатором. Такая версия появится в конце года, а пока мотор совмещают лишь с «механикой». Мотор 1,8 TFSI с турбонагнетателем обладает характерным подхватом с 3000 об/мин, а максимальные 250 Н·м, достижимые при 1500–4500 оборотов, обеспечивают ровную уверенную тягу. Но не более.

Управляемость переднеприводного «Аванта» в серпантинах сюрпризов не преподнесла: забываешь, что едешь на универсале, который, казалось бы, должен не столь охотно занырывать в поворот. Но машина успешно находит сцепление с дорогой, предупреждая о развивающемся сносе передней оси писком шин. Сброс газа – и логичное ввинчивание внутрь поворота. Полноприводная версия подарила более яркие ощущения.

Но прежде о любопытных опциях: устройствах Drive Select и Dynamic Steering. Первое координирует работу электронной педали газа, адаптивной трансмиссии, амортизаторов и усилителя руля переменной производительности. Водитель выбирает один из трех режимов кнопками comfort, auto или dynamic. А войдя в меню системы MMI, можно отдельно настроить каждый из

параметров. Выбрать «комфортную» подвеску, но «динамичный» руль.

Устройство Dynamic Steering – «их ответ» БМВ. Инженеры из Ингольштадта применили волновой редуктор и электромотор, плавно меняющие передаточное отношение в рулевом механизме. Dynamic Steering уменьшает число оборотов рулевого колеса при движении в городе и на парковке всего до двух, при этом усилитель помогает водителю активнее. С ростом скорости передаточное отношение уменьшается, реактивное усилие на руле растет. Но самое интересное, что Dynamic Steering работает в паре с системой стабилизации. В критические моменты ESP задействует для коррекции траектории не тормоза, а рулевое управление! Опробовать весь этот арсенал удалось на самом мощном «Авант 3,2 FSI Кваттро».

С 6-цилиндровым двигателем познакомился на купе А5. Удивительно, но универсал не желает уступать купе в ездовой агрессии! Полный привод позволяет четко прописывать дуги на тех участках, где переднеприводный автомобиль уже стремился сойти с намеченной траектории. Шестискоростной автомат Tiptronic стал еще быстрее, благодаря перенастроенной электронике и усовершенствованной системе смазки.

На высоких скоростях ехать на «Ауди-А4 Авант» весьма приятно: коэффициент лобового сопротивления у машины, по сравнению с предшественни-



В салоне налицо все признаки «премиум-сегмента»: безупречная эргономика, великолепные материалы, тонкий стиль.

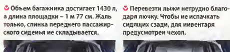
За моментально узнаваемые и легкие для восприятия приборы создатели машины, надеюсь, были премированы.

Восходящая к корме поясная линия носит красивое название «торнадо» и визуально облегчает автомобиль.



Ауди-А4 Авант» – в такую машину можно влюбиться, лишь на секунду заглянув ей в глаза.





Шторку, призванную скрыть имущество, можно снять вовсе или закрепить различными способами.

Форма 490-литрового багажника и погрузочная высота 631 мм – мечта любого «барахольщика».

Объем багажника достигает 1430 л, а длина площадки – 1 м 77 см. Жаль только, спинка переднего пассажирского сиденья не складывается.

Перевезти лыжи нетрудно благодаря лючку. Чтобы не испачкать сидящих сзади, для инвентаря предусмотрен чехол.





ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	Audi A4 Avant				
	1,8 TFSI	2,0 TDI	2,0 TDI	3,0 TDI quattro	3,2 FSI quattro
Общие данные					
Размеры, мм: длина/ширина/высота	4703/ 1826/1436				
база	2808				
Колея спереди/сзади	1564/1551				
Объем багажника (VDA), л	490				
Снаряженная масса, кг	1470	1520	1520	1695	1630 (1660)*
Полная масса, кг	2040	2090	2090	2265	2200 (2230)
Время разгона 0–100 км/ч, с	8,9	9,7	8,6	6,3	6,4 (6,6)
Макс. скорость, км/ч	218	208	222	250	250
Топливо/запас топлива, л	АИ-95/65	ДТ/65			АИ-95/65
Расход топлива, л/100 км: загородный цикл	5,8	4,7	4,9	5,8	6,8 (6,9)
городской цикл	9,7	7,4	7,4	9,4	13,0 (13,1)
смешанный цикл	7,2	5,7	5,8	7,1	9,1 (9,2)
Двигатель					
Расположение	спереди продольно				
Конфигурация	P4			V6	
Число клапанов	16			24	
Рабочий объем, см³	1798	1968	1968	2967	3197
Степень сжатия	9,6	16,5	16,5	16,8	12,5
Мощность, кВт/л.с.	118/160	105/143	125/170	176/240	195/265
при об/мин	4500–6200	4200	4200	4000–4400	3000–5000
Крутящий момент, Н·м	250	320	350	500	330
при об/мин	1500–4500	1750–2500	1750–2500	1500–3000	3000–5000
Трансмиссия					
Тип	переднеприводная			полноприводная	
Коробка передач	М6	М6 (А8**)	М6	М6	М6 (А6)
Ходовая часть					
Подвеска: спереди	многорычажная				
сзади	многорычажная				
Рулевое управление	реечное с электроусилителем				
Тормоза: передние	дисковые вентилируемые				
задние	дисковые				
Размер шин	225/55R16				

** В скобках – с автоматической коробкой передач   ** Вариатор*

Audi A4 Avant – в угоду практичности в жертву не принесли ни стиль, ни ездовые качества.

цей, ниже на 0,02: C_X=0,31. В сочетании с уменьшенным уровнем шума от двигателя и дополнительной звукоизоляцией днища это превращает А4 в один из самых тихих автомобилей своего класса. По управляемости, шумам и вибрациям «Авант» не уступает седану, о котором мы рассказывали (ЗР, 2007, № 12).

А самое ценное в универсале, конечно, багажник. Удобство ощущаешь уже на стадии открытия: дверь беззвучно уплывает вверх на высоту до 189 см (угол подъема можно задавать, если потолок вашего гаража ниже), повинуясь электроприводу, закрывается также автоматически. Порог прикрыт накладкой из нержавеющей стали, а погрузочная высота невелика. «Корытце» на полу – двухстороннее. Изнанка отделана пластиком – весьма практично для перевозки мокрых вещей. В салон можно заказать даже 220-вольтовую розетку, стоит ли говорить о крючках, сетке и крепеже для велосипедов?

По продольным пазам на полу двигаются фиксаторы двух типов – с жесткой поперечиной или натяжной лентой. С их помощью рационально распределяешь и закрепляешь поклажу. На горных дорогах приспособления здорово помогли – летать бы камере и пакетам с пресс-папками по всему багажнику. Вот она – автомобильная логистика!

Из городка Енбах я благополучно уехал. Вагон четко остановился напротив размеченного на платформе места и отбыл точно по расписанию. Здорово! Но все же поезду в тот день я предпочел бы «Ауди-А4 Авант»... **ЗР**

Горный кросс

В Россию пожаловал «Ситроен С-Кроссер». Среди встречавших был Владимир Соловьев. Фото автора.



Для знакомства с машиной сотрудники представительства «Ситроен» выбрали Сочи: стильный автомобиль, модное место. С тех пор как его объявили столицей зимней Олимпиады 2014 года, привлекательность курорта резко возросла. Так что вопрос, красил ли «Кроссер» место или наоборот, можно обсуждать очень долго.

Автомобиль действительно интересный. И не беда, что по сути своей он повторяет продающийся с прошлого года «Мицубиси-Аутлендер XL» – поклонники «двойного шеврона» найдут немало приятных для себя отличий. Взять хотя бы третий ряд откидных сидений, позволяющий разместиться всемером в салоне. Немного сдвинув вперед сиденья второго ряда, я устроился вполне сносно. Сиденья третьего ряда имеют и подголовники, и ремни безопасности – все по-взрослому.

ТРАНСМИССИОННЫЕ РАЗЛИЧИЯ

«Кроссеры» с дизельными двигателями HDi (2,2 л, 156 л.с.) комплектуются исключительно 6-ступенчатыми механическими коробками. Это автомобили для знатоков, делающих сознательный выбор. Бензиновые машины со 170-сильными моторами позволяют немного расслабиться, предлагая наряду с 5-ступенчатой «механикой» удобный бесступенчатый вариатор. Он делает управление простым и понятным, исключая рывки в трансмиссии.

Вот бы вариатор поставить на дизель! Максимальная скорость у дизельных машин чуть выше: 200 км/ч против 190 км/ч у бензиновых. Дизели расходуют на каждые 100 км в среднем на 2 литра топлива меньше. Существует еще некоторое предубеждение насчет зимнего пуска дизеля, но в Сочи, разумеется, такой проблемы нет. Но вернемся к бензиновым моторам. Тот, что с вариатором, разгоняется чуть медленней. До «сотни» ему требуется 10,6 с, мотор с механической коробкой выигрывает секунду. Зато «Ситроен» с вариатором чуть экономичней и выбрасывает меньше CO_2 в атмосферу.

СТУПЕНЧАТАЯ ПОКОРНОСТЬ

Мне вариатор нравится за ровный, почти линейный разгон. Любопытно подглядывать за стрелками тахометра и спидометра, особенно когда скорость растет, а обороты двигателя снижаются. Если не требовать от почти двухтонной машины резвости спорткара, то первый кроссовер «Ситроен» полностью отвеча-

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

CITROEN C-CROSSER

ОБЩИЕ ДАННЫЕ	
Размеры, мм	
длина	4646
ширина	1806
высота	1713
база	2670
Радиус поворота, м	5,3
Объем багажника (VDA), л	185/1685
Снаряженная масса, кг	1750
Полная масса, кг	2410
Время разгона 0-100 км/ч, с	10,6
Макс скорость, км/ч	190
Топливо	АИ-95
Запас топлива, л	60
Расход топлива, л/100 км	
городской цикл	12,6
загородный цикл	7,5
смешанный цикл	9,3

ДВИГАТЕЛЬ
бензиновый, Р4, 16 клапанов, 2,4 л, 125 кВт/170 л с при 6000 об/мин, 232 Н·м при 4100 об/мин

ТРАНСМИССИЯ
полноприводная, А6


На фоне олимпийской символики автомобиль выглядит по-настоящему спортивным.


Бензиновый двигатель может комплектоваться на выбор вариатором или 5-ступенчатой механической коробкой.

С дорожным просветом 175 мм, большим переднем и заднем свесах, полным приводом «Кроссер» способен на большее, чем просто легковушка.



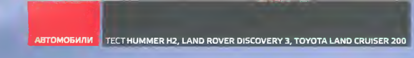

Подрулевые лепестки управления вариатором – не просто забава.

Citroen C-Crosser с бензиновым двигателем в России выглядит предпочтительнее дизельного: комплектации богаче, цена ниже.

ет представлению о современном, динамичном, комфортном автомобиле. Как известно, в окрестностях Сочи немало извилистых горных дорожек. «Кроссер» играючи справлялся с подъемами, уверенно шел в поворотах.

У вариатора шесть фиксированных виртуальных ступеней. При обычном разгоне или при сбросе «газа» ступени не задействованы, поэтому и ускорение, и замедление происходит очень плавно. Но под рулем расположены два лепестка, нажимая на которые можно последовательно задавать ту или иную передачу. На горной дороге эта ступенчатость позволяет более эффективно тормозить двигателем, фиксировать передачу в повороте для лучшего контроля над машиной. «Игра» лепестками оживляет жизнь за рулем, но при этом несколько снижается плавность хода. Зато у вас всегда есть возможность выбора.

Версия с вариатором на 14 тысяч рублей дороже собрата с механической коробкой. Согласитесь, для автомобиля стоимостью от 963 тысяч рублей цена вопроса не столь велика. ЗР



Вооруженные силы

HUMMER H2
6,0 л, 321 л.с., 4-ступенчатый автомат, комплектация Luxury, 2 580 000 руб.

Настоящие вседорожники – как солдаты: должны безукоризненно выполнить поставленную задачу, используя весь боевой арсенал и профессиональные навыки. Подготовку вояк с разных континентов проверял Максим Сачков. Фото: Александр Кульнев.

LAND ROVER DISCOVERY 3
4,4 л, 295 л.с., 6-ступенчатый автомат, комплектация HSE, опции, 2 292 000 руб.

TOYOTA LAND CRUISER 200
4,7 л, 288 л.с., 5-ступенчатый автомат, комплектация «Люкс», опции, 2 222 500 руб.

АМЕРИКАНСКИЙ СПЕЦНАЗ

Один из тактических принципов ведения боя – запутать противника. Вид «Хаммера» внушает если не ужас, то по крайней мере уважение. Высокий, широкоплечий, со сверкающим оскалом решетки радиатора и огромными колесами, готовыми подмять всех и вся, возникших на пути. Но достаточно ли этого, чтобы выиграть сражение?

Несмотря на внушительные габариты, внутренний мир «Хаммера» полон слабостей. Долго ерзал на расплывшемся подо мной сиденье, пытаясь «угнездиться». Наконец нашел приемлемое положение – осталось только руль отодвинуть. Размечтался! В аскетичном солдатском наборе нет регулировки рулевой колонки в продольном направлении.

Достижение со знаком минус – при такой ширине автомобиля сделать тесным водительское место! Передние сиденья раздвинуты по углам, а освободившееся посередине пространство беспардонно оккупировала громоздкая консоль. Органы управления – источник сильных эмоций! Долго искал, как включить щетки. Хотел даже остановиться, но… не нашел «аварийку», которая слилась с рулевой колонкой, да еще и прикрылась ступицей «баранки»! Чтобы открыть дверь, пошарьте под подлокотником – именно там спрятана ручка. Кстати, на выходе имеет смысл запомнить регулировки подушки и спинки сиденья, нажав соответствующую кнопку. Когда вытаскиваешь ключ, кресло услужливо отодвигается, упрощая высадку, но само назад не возвращается.

Попробую описать обзорность. Представьте, что вы в шлеме, при этом головой крутить нельзя. Вперед приходится смотреть через узкую щель – чуть пошире, чем амбразура танка. Правда, жизнь сидящему за рулем немного упрощают далеко отодвинутые передние стойки, практически не мешающие в поворотах, и большие наружные зеркала. Однако выезды на дорогу под углом 45° – серьезное испытание. Напрасно повернул голову – взгляд уперся в массивную центральную стойку, за которой вполне можно спрятать автомобиль… и не один. Еще мучительнее парковаться – и без того посредственный задний обзор частично перекрывает запаска. В общем, как у отважного солдата, направление одно – только вперед.

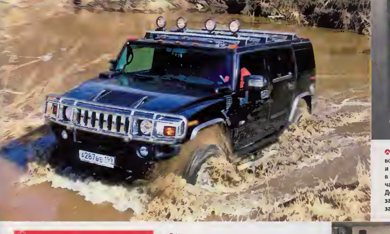
В атаку вояка бросается резво, несмотря на трехтонное обмундирование. Он не только неплохо подготовлен физически (ведь под капотом 6,0-литровый 320-сильный двигатель), но и хорошо вооружен. Четырехступенчатая коробка работает четко, как легендарная автоматическая винтовка M16 – мягко и своевременно отстреливает передачи, без промедления переходит на пониженную. Колесам, обутым в высокопрофильные шины, не страшны даже серьезные препятствия, часть ударов от которых берет на себя и энергоемкая подвеска. Хотя идеально сглаживать рельеф у нее не получается – тело то и дело тревожат пинки и толчки.

Непросто заставить «Хаммер» изменить курс – сначала штурвалом с невнятной обратной связью пытаешься нащупать траекторию, потом пугаешься глубоких кренов. Ну а истинную тяжесть обмундирования лучше всего чувствуешь при торможении. Удивительно длинноходную педаль приходится продавливать почти до пола!

БРИТАНСКИЙ МОРПЕХ

Элегантный, подтянутый, со строгой военной выправкой – выходец с Туманного Альбиона на фоне заокеанского коллеги выглядит щуплым новобранцем. Однако впечатление меняется в салоне «Дискавери». Над головой места больше, чем в «Хаммере» – насчет цилиндра не знаю, а каску точно можно не снимать. Огромные стекла зрительно увеличивают внутренний объем. Правда, по ширине особо не дают разгулять-





Блокировка межосевого дифференциала и пониженный ряд в коробке подключаются кнопками. Дополнительно можно заблокировать еще и задний дифференциал.

Hummer H2

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Гражданская версия – потомок армейского вседорожника H1 – дебютировала осенью 2002 года. С середины лета 2003-го автомобиль собирают на калининградском предприятии «Автотор»

ДВИГАТЕЛЬ
бензиновый 6,0 л (321 л.с.)

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ
4-ступенчатый автомат

КОМПЛЕКТАЦИИ
Base, Adventure, Luxury

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ
2 347 700–2 580 000 рублей

РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТА

(+) Отличная проходимость, привлекающая внимание внешность

(–) Плохой обзор, посредственное поведение на дороге, чрезмерный расход топлива

ОБЩАЯ ОЦЕНКА **7,6** полная оценка по категориям в конце статьи

Танк на колесном ходу. По полям, по болотам пройдет, а на асфальт выглядывает, чтобы попугать окружающих.

Неординарная внешность и хорошая проходимость – основные достоинства «Хаммера-H2».

В духе американских традиций – зеркало с компасом. «Хаммеру» не нужны дороги – достаточно направлений.

За тест «Хаммер» сжег почти вдвое больше топлива, чем противники. Средний расход – более 25 л/100 км.

ся пухлые обивки дверей и центральная консоль. Попробовал отрегулировать сиденье – рука застряла между подушкой и подлокотником. Зато диапазон регулировок сравним с протяженностью туннеля под Ла-Маншем. Судя по расположению кнопок памяти сиденья, нажимать их надо, прежде чем занял место за рулем. Возможно, это тонкий английский юмор.

Кресла – полная противоположность «Хаммеру»: жесткие, с ярко выраженными боковыми поддержками и поясничным подпором. В таких не возникает желания развалиться и хрустеть чипсами, скорее – усесться прямо, как жердь, и попросить... овсянки? Хотя, немного освоившись за рулем, начинаешь требовать подушку подлиннее и более цепкую обивку, способную удержать тело в поворотах и на бездорожье.

Английский солдат привык к комфорту. Например, у «Дискавери» – единственного из тестовой троицы – подлокотники передних кресел можно отрегулировать по углу наклона. Сиденья второго и третьего ряда складываются по отдельности без лишних церемоний. Одно движение – долой места на «галерке», зато багажник стал в несколько раз больше.

Но придраться есть к чему. Например, к эстетичным, но абсолютно неудобным «бибикалкам»-полоскам. Или к маленьким электронным дисплеям на приборном щитке, в которые приходится всматриваться. Может, стоило вывести часть информации на большой центральный экран?

В бой «Дискавери» устремляется быстрее противников. Двигатель легко раскручивается, а 6-зарядный автомат стреляет быстро и практически без отдачи. А вот перезаряжать – не спешит. Стоит отпустить педаль акселератора, а потом вновь вдавить ее в пол, коробка «зависает» на некоторое время в поисках нужной передачи. Поэтому лучше стрелять одиночными. Переводите селектор в ручной режим и отщелкиваете две передачи вниз – коллективный разум подзволит выиграть драгоценное время.

В отличие от американца, «Дискавери» неплохо маневрирует. Он доволь-



Центральная консоль явно перегружена. Настройками аудио- и видеосистемы, климатической установки и прочим оборудованием можно управлять, нажимая прямо на соответствующие картинки на экране.

Между передними сиденьями пульт управления для езды по бездорожью. Тумблер системы Terrain Response, рычажки пониженной передачи и пневмоподвески, кнопка, активирующая систему безопасного спуска с горы.

Land Rover Discovery 3

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Первое поколение увидело свет в 1989 году. Спустя 9 лет его сменила новая модель, а в 2004-м представили нынешний «Дискавери 3».

ДВИГАТЕЛИ
Бензиновый 4,4 л (295 л.с.), дизельный 2,7 л (200 л.с.)

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ
6-ступенчатые механика и автомат

КОМПЛЕКТАЦИИ
S, SE, HSE

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ
1 420 000–1 880 000 рублей

РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТА

Неплохая проходимость, цепкие тормоза, хорошая разгонная динамика

Мудреное управление полным приводом, шумный двигатель

ОБЩАЯ ОЦЕНКА 8,2 полная оценка по категориям в конце статьи

Пижон, обутый в болотные сапоги с компьютерным управлением.

«Дискавери» умеет не только разгоняться быстро, но и тормозить – при замерах показал лучший результат.

В отличие от соперников с зависимыми задними подвесками, у «Ленд-Ровера» корма на «многорычажке».



но послушно и расторопно реагирует на команды водителя – тугой и точный руль задает нужный курс, и автомобиль с небольшими кренами меняет направление. Даже начинаешь немного заводиться, чтобы пройти очередной вираж побыстрее, но… при первых же признаках скольжения в процесс вмешивается система стабилизации, напоминая, что это все-таки хорошо подготовленный солдат, а не профессиональный спортсмен. За хорошее поведение в поворотах приходится расплачиваться комфортом – плотная подвеска частенько делится с водителем впечатлениями о неровностях.

ЯПОНСКИЙ САМУРАЙ

«Тойота-Ленд Крузер 200» не наделена яркой внешностью – формы скорее функциональны, нежели изящны и замысловаты. Закройте глаза и постарайтесь назвать хотя бы несколько ярких отличительных черт. Не получается? Закономерно – сила настоящего самурая во внутреннем мире. Заглянем?

Сиденья после «Дискавери» кажутся немного плоскими, но спина и ноги быстро находят нужное положение, боковые поддержки не наминают бока, а диапазон электрических регулировок подойдет даже самым нестандартным фигурам. Кстати, рулевую колонку, в отличие от соперников, в «Ленд Крузере» тоже двигают электроприводы – в двух направлениях.

С водительского места нетрудно контролировать пространство по бокам и перед капотом. На подмогу приходят большие наружные зеркала и камера заднего вида, которая не только выводит на дисплей картинку, но и



Во внутренней отделке «Хаммера» использован не дешевый, а очень дешевый пластик. Немудрено, что в движении детали интерьера устраивают скрипучую перекличку. Картину не скрашивают ни кожа, ни металлические детали.

Приборы как будто из другой жизни – и по оформлению, и по содержанию. Есть даже экзотика, вроде температуры масла в коробке передач.



У «Дискавери» самый нарядный интерьер, украшенный добротным пластиком, кожей, металлом. Шикарный вид немного портит центральная консоль из жесткой пластмассы.

Довольно скромный приборный щиток облагораживают серебристые ободки. И приборы, и монохромные дисплеи хочется увеличить. Кстати, на центральном экране – небесполезная на бездорожье информация о положении колес.





Дизайн салона «Тойоты» нельзя назвать изысканным, но найти изъяны в качестве сборки и подборе материалов трудно.

В серебристых колодцах – четкие приборы с приятной голубоватой подсветкой. Дополнительная информация выводится на дисплей, расположенный в центре щитка.





Облик «Ленд Крузера» не вызывает особых эмоций – обычный большой вседорожник.

«Ленд Крузер», единственный из тестовой тройки, предлагает седокам на втором ряду помимо подогрева сидений еще и раздельный климат-контроль.

Рядом с селектором автомата ручка «круиз-контроля» для бездорожья. Автомобиль поддерживает постоянную скорость (1, 3 и 5 км/ч), независимо от покрытия и рельефа.



По плавности хода, шумо- и виброизоляции «Ленд Крузер» на голову выше оппонентов.



Toyota Land Cruiser 200

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Большой вседорожник с индексом 200 сменил популярную модель «Ленд Крузер 100». С конца 2007 года продается в России.

ДВИГАТЕЛИ
бензиновый 4,7 л (288 л.с.), дизельный 4,5 л (235 л.с.)

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ
5- и 6-ступенчатые автоматы

КОМПЛЕКТАЦИЯ
«Люкс»

ЦЕНА
2 200 000–2 212 000 рублей

РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТА

\+ Отличная плавность хода, неплохая проходимость, отменная шумо- и виброизоляция.

– Нерусифицированное меню бортового компьютера, тесное сиденье третьего ряда.

ОБЩАЯ ОЦЕНКА 8,7 — полная оценка по категориям в конце статьи

Японское средство от плохих дорог, как асфальтированных, так и заболоченных.

прочерчивает возможные траектории для маневров.

Японские воины не рождались идеальными – они стремились к совершенству всю жизнь. Так и «Тойоте» еще предстоит отшлифовать некоторые детали. Например, грех автомобилю, продающемуся в России, не знать русского, тем более что предлагают аж десять (!) других языков. Правда, говорить по-нашему гейша, живущая в заточении панели приборов, уже умеет – осталось научиться писать. Кроме того, я бы перенес клавишу омывателя фар – каждый раз искать ее внизу панели приборов неудобно, да и небезопасно.

За рулем можно спокойно медитировать – подвеска неслышно и мягко отрабатывает все неровности, двигатель быстро и плавно разгоняет тяжелый автомобиль, а автомат стремительно сглаживает все ступеньки. Правда, ему есть чему поучиться у старых вояк: те умели обнажить меч столь быстро, что противник не успевал его увидеть. В режиме «кик-даун» коробка руководствуется разумом, а не рефлексами, включая пониженную с небольшой задержкой.

Словно мастер боевых искусств, плавно и точно выполняющий трени-

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Общие данные	HUMMER H2	LAND ROVER DISCOVERY 3	TOYOTA LAND CRUISER 200
Размеры, мм: длина/ширина/высота	4820/2063/1977*	4848/1915/1891	4950/1970/1910
База	3118	2885	2850
Колея спереди/ сзади	1763/1763	1605/1613	1640/1635
Объем багажника, л	1132/2452	280/1192	259/701/1267
Радиус поворота, м	6,7	5,7	5,9
Масса снаряжен./полная, кг	3024/3493	2505/3180	2550/3300
Время разгона 0–100 км/ч, с	10,0	9,3	9,2
Максим. скорость, км/ч	170	195	200**
Топливо/запас топлива, л	АИ-92/121	АИ-95/86	АИ-95/93
Расход топлива, л/100 км: загородный/ городской/ смешанный цикл	14,4/24,5/18,1	12,1/20,9/15	11,7/19,0/14,4
Двигатель			
Расположение	спереди продольно	спереди продольно	спереди продольно
Конфигурация/ число клапанов	V8/16	V8/32	V8/32
Рабочий объем, см³	5967	4394	4664
Степень сжатия	9,4	10,5	10,0
Мощность, кВт/ л.с.	236/321 при 5200 об/мин	217/295 при 5500 об/мин	212/288 при 5400 об/мин
Крутящий момент, Н·м	488 при 4000 об/мин	425 при 4000 об/мин	445 при 3400 об/мин
Трансмиссия			
Тип	полноприводная	полноприводная	полноприводная
Коробка передач	А4	А6	А5
Передаточные числа: I/II/III/IV/V/VI/з.х.	3,06/1,62/1,00/0,69/ –/–/2,29	4,17/2,34/1,52/1,14/ 0,87/0,69/3,40	3,52/2,04/1,40/1,00/ 0,72/–/3,22
Понижающая передача	2,64	2,93	2,62
Главная передача	4,10	3,73	4,10
Ходовая часть			
Подвеска: спереди	на двойных поперечных рычагах	на двойных поперечных рычагах	на двойных поперечных рычагах
сзади	зависимая пневматическая	многорычажная	зависимая пружинная
Рулевое управление	типа «винт-шариковая гайка» с гидроусилителем	реечное с гидроусилителем	реечное с электроусилителем
Тормоза: передние и задние	дисковые вентилируемые	дисковые вентилируемые	дисковые вентилируемые
Размер шин	315/70R17	255/55R19	285/65R17

** Высота без поперечин. ** Ограничена электроникой*

РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ «ЗА РУЛЕМ»

Весовые и геометрические характеристики	HUMMER H2	LAND ROVER DISCOVERY 3	TOYOTA LAND CRUISER 200
Снаряженная масса, кг	3114	2634	2698
Нагрузка на ось, кг (%): переднюю	1670 (53,6)	1274 (48,4)	1400 (51,9)
заднюю	1444 (46,4)	1360 (51,6)	1298 (48,1)
Дорожный просвет, мм	240	200–245	225
Динамические качества			
Разгон, с	1,3с; 3,2с; 5,0с; 7,7с; 11,3с; 15,6с; 25,4с; max 159,3 км/ч. Погрешность спидометра 1,94%	1,2с; 2,7с; 4,8с; 7,3с; 10,6с; 15,2с; 20,6с; 28,8с; 42,2с; max 194,4 км/ч. Погрешность спидометра 2,49%	1,1с; 2,7с; 4,6с; 7,1с; 10,4с; 15,0с; 21,0с; 30,6с; 44,8с; max 189,3 км/ч. Погрешность спидометра 4,44%
Эластичность			
Время разгона, с 60–100 км/ч	6,3	5,9	5,6
80–120 км/ч	7,9	7,8	7,4
Выбег, м			
120–50 км/ч	1342	1479	1379
50–0 км/ч	563	603	598
Торможение со 100 км/ч:			
Тормозной путь, м	47,7	41,8	43,8
Замедление, м/с²	8,09	9,24	8,81



На заднем диване троим просторно. Правда, среднего пассажира обделили – подушка короче, чем у соседей, подголовника нет, подогрев сиденья не подведен.



Пассажирам во втором ряду не придется толкаться плечами: достаточно места и над головами, и в ногах. Правда, рослым будет не очень удобно из-за низко расположенной подушки.



В «Тойоте» комфорт трем пассажирам во втором ряду гарантирован. Кроме того, сиденья можно подвигать вперед-назад.

ровочные упражнения, «двухсотый» реагирует на действия водителя точно и без лишней резкости. Руль легче, чем у «Дискавери», и крены поглубже, однако вседорожник охотно заходит в поворот и уверенно держит траекторию. И система стабилизации ведет себя более сдержанно, давая немного уйти с курса. Если водитель не предпринимает никаких действий, она мягко исправит ошибку, наставительно отчитав шофера предупредительным сигналом.

Последнее сиденье «Хаммера» тесновато. У человека среднего роста ноги упираются в спинки второго ряда, а голова в потолок. Ради груза это кресло можно откинуть вперед или вовсе снять.



На «галерке» ногам неудобно – мешает отштамповка на кузове под «запаску». Зато багажник «Дискавери» самый удобный по форме, благодаря, в первую очередь, хитрым трансформациям сидений.



В «Тойоте» на откидных креслах взрослому не просторно, хотя спинку можно отрегулировать по наклону. В борту, прикрывающем примерно треть багажного отделения, спрятан инструмент для замены колеса.



«Хаммеру», воспитанному в семье военных, тяжело живется в мирное время. Ему бы саблю да коня… а приходится ездить по дорогам общего пользования. В таких условиях тягаться с «Дискавери» и «Ленд Крузером» вояке не под силу. Ведь в современных дорогих вседорожниках ценят не только проходимость, но и комфорт. А в этом отношении одолеть «Тойоту» очень сложно. **ЗР**

РАЗМЕРЫ АВТОМОБИЛЕЙ, мм



– поперечный размер

Модель	L_1	L_2	L_{23}	H	H_1	H_2	H_{23}	B_1	B_2	B_{23}	$L_{3min/max}$	B_{3min}	H_3	H_4	$V_{баг}$, л
HUMMER H2	870–1045	680–900	725	1190	1030	990	940	1690	1685	1715	1065/1720	1120	600	875	388/732*
LAND ROVER DISCOVERY 3	915–1105	630–875	670	1205	1020	1030	990	1505	1505	1090	300/1100/1900	1090	475	460/1030	164/556*
TOYOTA LAND CRUISER 200	935–1125	615–720/960	620–730	1135	980	995	905	1555	1555	1435	350/1150/1710	985	470	685/985	244/624*

* Без третьего ряда сидений

ПАРАМЕТРЫ ГЕОМЕТРИЧЕСКОЙ ПРОХОДИМОСТИ

Модель	Просвет, мм			Угол, градусы		
	a (min/max)	в (min/max)	c (min/max)	α (min/max)	β (min/max)	γ (min/max)
HUMMER H2	240/240	310/325	240/240	42/42	38/39,5	21,4/22,4
LAND ROVER DISCOVERY 3	200/245	215/260	170/210	34/36	26/28	17/19,5
TOYOTA LAND CRUISER 200	225	280	225	30,5	25	21,3

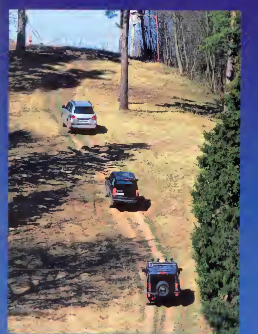
ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА АВТОМОБИЛЕЙ

Модель	Рабочее место водителя			Салон			Ходовые качества			Комфорт			Приспособленность к России			Общая оценка
	Сиденье	Органы управления	Обзор	Передняя часть	Задняя часть	Багажник	Динамика	Тормоза	Поведение на дороге	Шум	Плавность хода	Климат	Геометрическая проходимость	Сервис	Эксплуатация	
HUMMER H2	7	7	6	7	8	8	8	7	7	7	8	9	10	8	7	7,6
LAND ROVER DISCOVERY 3	8	8	8	8	8	9	8	8	8	8	8	9	9	8	8	8,2
TOYOTA LAND CRUISER 200	9	9	9	9	9	8	8	8	8	9	9	10	9	8	8	8,7

Баллы проставляются коллегиально, группой экспертов ЗР. Оценка не является абсолютной, она показывает места машины в данном тесте с конкретными соперниками. Максимальная оценка – 10 баллов (идеал), 8 баллов – норма для этого класса машин



Максим Сачков: «Хаммер» – автомобиль специфический, для оригиналов. Его противники вполне подходят для каждодневной эксплуатации. При этом подразумевается, что вы хотя бы изредка съезжаете с асфальта и имеете стабильно высокий доход».



МАРШ-БРОСОК

Проверку специальных качеств начали на подъемах большой крутизны. Правда, быстро и закончили – тяговооруженность у всех автомобилей предостаточная. С включенным пониженным рядом они не карабкались, а разгонялись в самый крутой 60-процентный подъем.

От непролазных проселков мы отказались – такие для специально подготовленных автомобилей, обутых в зубастые шины и не сверкающих нежным «металликом». Да и владельцы едва ли решатся мучить дорогие машины вдрызг разбитой колеей или пашней.

«Разумное» бездорожье с крутыми холмами и размытыми весенними проселками троица выдержала достойно, но впечатления доставила разные. Увереннее всего чувствуешь себя… конечно, в «Хаммере». Возможно, из-за внушительных габаритов, широкой колеи и танковой массы. Хотя последняя может сыграть и злую шутку. Часто пройти ходом сложный отрезок не удается – автомобиль буквально тонет в грязи. А потом начинает медленно из нее выбирать – благо есть тяговитый двигатель, «мощная» понижающая передача и блокировка заднего дифференциала.

«Дискавери» помогает пробираться по бездорожью система Terrain Response: согласно выбранной программе (песок, снег и т.д.), она задает соответствующие настройки двигателю, трансмиссии и пневмоподвеске. Разобраться с таким интеллектом одним махом не получится. Противники уже проскочили очередной участок, а водитель «Ленд-Ровера» все еще сидел над учебником.

В «Тойоте» тоже хватает электронных помощников, но для общения с ними не придется залезать в словарь. Нужна понижающая – повернул тумблер, мешает пробуксовка – нажал кнопку. А если чувствуете себя неуверенно, воспользуйтесь услугами устройства Crowl Control, которое будет поддерживать скорость, а водителю останется лишь задавать направление.



Ситуация под контролем

Тест-драйв истинно немецкого автомобиля на истинно американском юге? Почему бы и нет, решили в БМВ, ведь X6 собирают в США! В Южную Каролину отправился Михаил Гзовский. Фото автора и БМВ.



«Вскоре здесь построят еще один цех, тогда завод сможет выпускать 240 тысяч автомобилей в год», – звучал в наушниках голос экскурсовода. Вокруг причудливо сгибали суставы, вспыхивая сваркой, промышленные роботы, катились тележки с деталями, ползли кузова. Ага, вот и «скелет» Х6. Эту осанку не перепутаешь: короткая шея, широкие плечи. Идеал для боксера! И завод тоже с другим не спутать: Х6 выпускают только в американском Спартанберге. Из Мюнхена сюда плывут двигатели, трансмиссии и другие крупные узлы. В Америке варят-красят кузова, собирают машины и отправляют заказчикам по всему миру, в том числе в Германию. Ваш экземпляр начнут изготавливать, лишь когда на него поступит заказ – впрок здесь не работают. От такой схемы сплошные плюсы: и склады не требуются, и проблем с реализацией не возникает. Все под контролем!

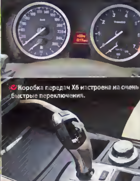
Эта фраза могла бы стать для БМВ-Х6 лейтмотивом. Цель баварских инженеров – дать водителю больше контроля над дорогой. Этому закону в машине подчинено все. Патентованная концепция – Sports Activity Coupe, в вольном переводе купе для спортивно-

BMW X6 – отличное развитие качеств, заложенных в модели X5. Сплав спортивности, практичности и шика.

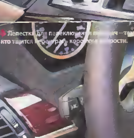


Интерьер купе с такого ракурса не отличить от салона X5.

Дань спортивному стилю – указатель температуры масла.



Коробка передач X6 настроена на очень быстрые переключения.



Лепестки для переключения передач – тем, кто тщится переиграть коробку скорости.

активного образа жизни. Сегодня, в эру смешения автомобильных жанров, никто уже не спрашивает, как это купе может быть пятидверным и с 212-миллиметровым дорожным просветом? «Спасибо, хоть салон сделали четырехместным, выкрутились», – ворчит коллега. Но важен и спортивный дух, не так ли? Заставить его витать над этим тяжеловесом непросто. На первый взгляд идея видится так: возьмите всесдорожник БМВ-X5, перекроите заднюю часть кузова, придайте профилю больше экспрессии. Установите еще более мощные двигатели, перенастройте подвеску, и X6 готов!

Первые же километры на версии БМВ-X6 xDrive 50i заставили нажимать педаль газа по делу и без. Конечно, банально упиваться звуком. Но ничего не мог с собой поделать: урчащий самоуверенный бас на близких к холостым оборотах моментально сменяет нервный рев октавой выше с обертоном турбин. Если вы не отпустите педаль, то музыка нальется металлом и будет держать вас

Троим здесь не сесть, зато для двоих места вволю.

Знаменитые «ангельские глаза» определяют стиль BMW уже почти 10 лет.

Ни к качеству сборки, ни к материалам, ни к стилю не придраться.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	BMW X6			
	35i	50i	30d	35d
Общие данные				
Размеры, мм: длина/ширина/высота	4877/1983/1690			
база	2933			
Колея спереди/сзади	1644/1706			
Объем багажника, л	570			
Снаряженная масса, кг	2145	2265	2150	2185
Полная масса, кг	2670	2840	2675	2710
Время разгона 0–100 км/ч, с	6,7	5,4	8,0	6,9
Макс. скорость, км/ч	240	250	210	236
Топливо/запас топлива, л	АИ-95-98/ 85		ДТ/ 85	
Расход топлива, л/100 км: загородный цикл	8,6	9,5	7,0	7,1
городской цикл	14,9	17,6	10,4	10,5
смешанный цикл	10,9	12,5	8,2	8,3
Двигатель				
Расположение	спереди продольно			
Конфигурация	P6	V8	P6	
Число клапанов	24	32	24	
Рабочий объем, см^3	2979	4395	2993	2993
Степень сжатия	10,2	10,1	17,0	
Мощность, кВт/л.с.	225/ 306	300/ 407	173/ 235	210/ 286
при об/мин	5800– 6250	5500– 6400	4000	4400
Крут. момент, Н·м	400	600	520	580
при об/мин	1300– 5000	1750– 4500	2000– 2750	1750– 2250
Трансмиссия				
Тип	полноприводная			
Коробка передач	А6			
Ходовая часть				
Подвеска: спереди	многорычажная			
сзади	многорычажная			
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем			
Тормоза: передние	дисковые вентилируемые			
задние	дисковые вентилируемые			
Размер шин	255/50R19			

ЛОШАДИНАЯ СИЛА



Флагманский восьмицилиндровый двигатель X6 – сгусток высоких технологий. На моторе двойной турбонаддув – это позволяет практически исключить «сваливание» в турбояму и гарантирует ровную тягу в широком диапазоне оборотов. Нагнетатели и каталитические нейтрализаторы расположены между рядами цилиндров V-образной «восьмерки». Так удалось не только сделать двигатель компактным, но и уменьшить длину коллекторов и увеличить их поперечное сечение, снизив сопротивление на впуске и выпуске. Мотор отличает высокая для турбоагрегата степень сжатия, повышающая КПД. Непосредственный впрыск бензина под давлением 200 бар – через пьезофорсунки. Естественно, применена система изменения фаз газораспределения VANOS.

в напряжении до предельных шести с лишним тысяч оборотов. Все, мы за пределом разрешенных в Америке скоростей, пора сбрасывать! Тренировка слуха почти незаметна для вестибулярного аппарата: тело ощущает лишь мощный, но очень плавный подхват. Вот впереди замаячил шлагбаум испытательного полигона «Мишлен». После короткого инструктажа ознакомительный круг за пейс-каром, и… оперативный простор.

Полный привод xDrive в X6 устроен иначе, нежели в X5. Влияние активного заднего дифференциала в полной мере проявилось на заботливо политом треке. Временами казалось – X6 едет посуху, настолько уверенно чувствовал себя за рулем. Если скорость входа в вираж была непростительно высока, X6 вы-

Самый доступный X6 в комплектации xDrive 35i будет стоить в России 2 516 400 руб. Дизельная версия 30d дороже на 90 000 руб., а за топовую бензиновую 50i придется выложить 3 164 400 руб.

правлял ситуацию молниеносным рывком системы стабилизации, предупреждая развивающийся занос задней оси. И никаких кренов! Перестановка на лужах – тоже запросто! Наращивая скорость круг за кругом, я так и не приблизился к опасному рубежу – истекло отведенное мне время.

Позже из 50-страничного пресс-релиза выяснил, каких усилий стоило инженерам БМВ заставить X6 ехать, практически не уступая легковому авто. Здесь есть устройства подавления кренов Adaptive Drive и рулевое управление с переменным передаточным числом Active Steering – оно связано с системой стабилизации DSC. Та в свою очередь объединяет еще десяток помощников, начиная от привычной ABS и заканчивая контролем устойчивости прицепа. Узнал, что в машине есть некий «мозговой центр» – Integrated Chassis Management, контролирующий все названные системы. И тут я осознал, что крайне редко чувствовал на БМВ-X6 присутствие электронного «большого брата». А если он и вмешивался, то всегда по делу.

Сделав это открытие, проникся к машине еще большим уважением, да и цена перестала казаться космической. Разве это не волшебное чувство: можно делать почти все, что хочешь и осознавать, что твои неточности незаметно сглаживают, а грубые ошибки исправляют? Ситуация под контролем...

Попробую взглянуть на X6 и с нашей, российской колокольни. Прежде всего, примите в расчет, что по ездовому комфорту БМВ далек от идеала. Машина жесткая и тряская, во многом по «вине» низкопрофильных 19-дюймовых покрышек. И садиться в нее – не сахар, какого бы роста вы ни были. Про расход топлива 50i в свете роста цен на бензин лучше не думать. Но все эти нюансы – ничто по сравнению с полетом, в который X6 вас обязательно вовлечет... **ЗР**

НАСТАЛ МОМЕНТ



Постоянный полный привод xDrive на БМВ-X6 дополнен активным задним дифференциалом в составе системы Dynamic Performance Control (ЗР, 2007, № 9). Это конический дифференциал с планетарными передачами и многодисковыми фрикционами, замыкаемыми электромоторами. Электроника плавно и чрезвычайно быстро (0,1 с) распределяет крутящий момент, замыкая или размыкая сцепления. Отличие Dynamic Performance Control от других систем – в том, что она активна, даже если водитель отпускает педаль акселератора. За распределением крутящего момента водитель может наблюдать по индикатору на приборном щитке.

Багажник уступает X5 лишь 50 л – всего 570 л. Сложив сиденье, получите 1450 л.



Бизнес-класс без стюардессы

Нынче люксовые автомобили по насыщенности электроникой и прочей «музыкой» приблизились к воздушным лайнерам… Или самолеты упростились до автомобилей? Ответы искал Сергей Канунников. Фото: Константин Якубов.



С детства питал особое уважение к людям в летной форме. Их работа казалась особо сложной, ответственной, опасной. Конечно, теперь многое изменилось: в кабине огромного лайнера всего двое, да и летает машина чуть ли не сама – всем заправляет электроника. Но ведь когда-то и профессию шофера числили тяжелой, трудной, требующей серьезной подготовки. Нынче многим заправляют контроллеры да ассистенты... Легко ли летать на «Лексусе» по нашим просторам? Каково пилоту и пассажиру? Увы, стюардессу к машине не придают, придется без нее... Взлетаем?

ПОТОМУ ЧТО МЫ ПИЛОТЫ

Хочется повторить разгон! Благо на автомобиле, в отличие от самолета, это несложно. Здорово еще раз ощутить, как решительно, напористо и в то же время мягко и легко белый «лайнер» набирает скорость. Того, кто за штурвалом, немного прижимает к креслу, пейзаж стремительно накатывается, стрелка спидометра несется вправо. А ведь педаль газа нажата едва ли на половину хода. Там сзади, в салоне бизнес-класса момент переключения передач, наверное, и вовсе неощутим. Пользоваться ручным режимом на такой машине? Нонсенс! «Лексус» – не маленький спортивный самолет и не боевой истребитель. Кроме того, попробовав поиграть передачами, заметил: на скорости километров 70 третья ли включена, четвертая или даже пятая – прин-





ципиально не важно. Тяги в любом случае достаточно. Испытывать режим кик даун тоже не хочется: нажатия педали на две трети заведомо хватит практически в любой ситуации.

Будучи водителем «Лексуса», ощущаешь легкость, понятность управления и одновременно ответственность за две с лишним тонны дорогущего металла, дерева, пластика. Ну и, конечно, в первую очередь за тех, кто на заднем диване Кстати, как им там?

ТАБЛО ПОГАСЛО, МЫ НАБРАЛИ ВЫСОТУ

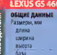
Устраиваясь на заднем диване, забываешь, как только что покинул шумный суетный аэропорт, миновал неприветливых пограничников. Не скажу, что сзади в «Лексусе» уж очень просторно. В отличие от самолета, на комфорт посадки влияет рост сидящих спереди. В ширину – отлично! Ну не придет же в голову посадить посередине третьего? Какой это тогда бизнес-класс?

Мощности и момента 4,6-литрового мотора хватит в любой ситуации. Начинающему владельцу стоит чаще посматривать на спидометр. Взлететь вряд ли получится, а вот улететь...





Несмотря на обилие кнопок, пользоваться всем этим несложно. Навигация на русском – здорово! Ей бы получше знать Москву…



LEXUS GS 460

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Размеры, мм	
длина	4850
ширина	1820
высота	1430
база	2850
колея спереди	1535
сзади	1540
Полная масса, кг	2160
Максимальная скорость, км/ч	250
Разгон 0–100 км/ч, с	5,8
Топливо	АИ-95
Запас топлива, л	71
Расход топлива, л/100 км	
городской цикл	16,3
загородный цикл	7,9
смешанный цикл	11,0

ДВИГАТЕЛЬ
бензиновый, V8, 32 клапана, 4,6 л, 255 кВт/347 л с. при 6400 об/мин, 460 Н·м при 4100 об/мин

ТРАНСМИССИЯ заднеприводная, А8

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ:
подвески – передняя двухрычажная, задняя – многорычажная, рулевое управление реечное с электроусилителем, тормоза дисковые вентилируемые, шины 245/40R18



LEXUS GS 460

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Серия GS дебютировала в 2000 году, в 2004-м представили второе поколение. Осенью 2007-го провели рестайлинг и начали выпуск версии GS 460

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый V8, 4,6 л (347 л.с.)

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ 8-ступенчатая автоматическая с возможностью ручного переключения.

КОМПЛЕКТАЦИЯ: Luxury

ЦЕНА: 2 397 000 руб

ВПЕЧАТЛЕНИЯ

+ Комфортный, тихий салон, отменная динамика, богатая комплектация

– Неудобное управление замедлением, навигации нужны уроки москвоведения, нет стюардессы

Lexus 460 – комфортабельный лайнер, удобный для ближних и дальних рейсов… по хорошим дорогам.



Пилоту особенно интересно оценить пассажирские места. Понравилось! Но спереди как-то привы[illegible].



Багажник в «Лексусе» огромный, но спинки не складываются, есть лишь лючок для длинномеров.



Редакция благодарит пресс-службу международного аэропорта Домодедово и Александра Кулински за помощь в фотосъемке.

Особой роскоши вроде пульта управления климатом или аудио-, видео здесь нет. Соблюден принцип необходимой (конечно, по меркам класса) достаточности. А мы, оказывается, уже едем! Об этом напоминают пролетающие за окнами облака да негромкий шорох шин. Ускорение же почти незаметно, как и мелкие неровности дороги. Плавные волны тоже не заставят вспомнить о «зонах турбулентности». А вот колдобин машина на низкопрофильных шинах не приемлет – они отзываются болезненным ударом в подвеске. Еще бы! Это лайнер, а не аэродромный тягач.

ТО ВЗЛЕТ, ТО ПОСАДКА

Увы, на дороге тормозить нужно чаще, чем в воздухе. А с этой точки зрения «Лексус-GS 460» неидеален. Управлять замедлением неудобно: поначалу машина как-то сонно реагирует на нажатие педали, потом клюет носом, но стоит чуть ослабить усилие, тормоза вновь превращаются в «вату».

Руль приятно легок в парковочном режиме и заметно тяжелее при быстрой езде. Может, даже чуть тяжелее, чем хотелось бы. На продольных неровностях автомобиль немного нервный. Зато в поворотах собран и послушен, не проявляет вальяжной валкости.

Навигация по Москве с русской речью для автомобиля такого класса теперь – норма. Устройство даже соображает: к итальянскому ресторану приближаемся или японскому? Но в хитрых разворотах на Садовом кольце порой плутает, а в спальных районах и вовсе отказывается разбираться с многочисленными корпусами. Для такого лайнера как-то несолидно – не глобус же с собой возить!



Бизнес-класс – это когда есть нечто лишнее. Без чего, конечно, можно обойтись, но – не хочется. Наш полет закончился... Побыстрей бы выбраться из самолета – размять ноги на воздухе, отправиться к новым впечатлениям. Но расставаться с уже обжитым первым салоном всегда немного грустно – за несколько часов привык к комфорту, приветливым, обходительным стюардессам. Примерно такие же ощущения возникают, когда покидаешь «Лексус». Только стюардессы в нем не было... **ЗР**

ЗА ТЕ ЖЕ ДЕНЬГИ

MERCEDES-BENZ E-CLASS

1 576 800 – 4 352 400 руб.

Конечно, самая доступная версия за 1,5 млн. рублей оснащена всего лишь 184-сильным мотором, но за 2,7 млн уже можно приглядываться к полноприводному E500 с двигателем мощностью 382 л. с. ЗР, 2007, № 5.

AUDI A6

1 432 000–3 809 000 руб.



Баварская фирма предлагает широчайшую гамму модификаций A6. Нижняя планка – машина с 170-сильным 2-литровым двигателем. А уж за 3,8 миллиона можно приобрести сверхмощный седан S6 с полным приводом и двигателем в 435 л. с. ЗР, 2007, № 5.

Мы – мирные люди

Многие из нас сталкивались с проявлением агрессии на дороге, но не все знают, как выйти из подобной ситуации. На тему «бить или не бить?» рассуждает специалист по самообороне и боевым искусствам Востока, обладатель черного пояса по каратэ Сергей Саркисян. Рисунки Лидии Семенихиной.

Когда слов для мирного решения вопроса недостаточно, в ход часто пускают кулаки, а также те предметы, которые возят с собой «на крайний случай». Но прежде чем хвататься за оружие, дайте себе честный ответ на вопрос:

ТАК ЛИ Я КРУТ?

Список наиболее популярных средств самозащиты возглавил спортинвентарь. С ним никаких проблем – пошел и купил. И если кто полезет, вмажем так, что мало не покажется. Например, бейсбольной битой, которыми с некоторых пор вовсю торгуют магазины автозапчастей!

Но не торопитесь с покупкой. Сначала проведем небольшой эксперимент – эдакий «тест на крутизну». Попытайтесь быстро выйти из машины, схватить биту и нанести удар воображаемому противнику, не задев при этом ни себя, ни автомобиль – ни собственный, ни соседний. При этом попросите подругу засечь время. Теперь проделайте ту же операцию, используя в качестве противника стоящее рядом небольшое дерево, не потеряв при ударе равновесия и не выпустив оружие из рук. Сомневаюсь, что с первого раза получится. И наконец, представьте, что перед вами не дерево, а живой человек, который к тому же на вас бросается. А вы, «весь из себя», хладнокровно достаете биту, изящным движением выхватываете пистолет или просто принимаете боевую стойку. Взгляд – уверенный, коленки не трясутся, речь – связная, интонация – непререкаемая. Это не так просто, как может показаться, глядя на Ван Дамма или Дольфа Лундгрена. Кино есть кино, а вот в реальной жизни все значительно сложнее.

Признак подлинного мастерства – не «сто побед, из них сто – нокаутом», а здоровые нервы и уверенное поведение за рулем.



***Вывод:** оценивайте свои силы объективно. Не нужно тешить себя иллюзией собственной крутизны, даже если в багажнике – целый арсенал.*

Кстати, есть и другой нюанс. Предположим, вы успешно «вмазали» нападавшему, а тот ударился затылком об асфальт и отдал богу душу. К такому повороту вы готовы?

ГЛАВНОЕ, САМОМУ НЕ ПОЛУЧИТЬ!

Знаете, какой первый совет слышат все, кто приходит ко мне в зал овладеть приемами самообороны? Если есть возможность убежать – бежим, и как можно быстрее.

Многие недовольны: мол, мы пришли не в беге тренироваться, а как следует в морду давать! Таким – сразу дорога за дверь. Потому что самооборона – это не как «дать в морду», а как по ней не схлопотать. Да, живуч вредный стереотип – «убегать стыдно». Но когда речь идет о вашей жизни, от таких штампов лучше избавляться: они могут привести к плачевным последствиям. Настоящие злодеи прекрасно знают об этом стереотипе и умело им пользуются.

В подтверждение – такая история. Некий мастер единоборств съехал на обочину отдохнуть – километрах в 50 от Москвы. Сквозь сон услышал какую-то возню: оказалось, что два типа сливают из его бака бензин. Уверенный в себе, он вальяжно вышел из авто (черный пояс как-никак!), и на фразу типа «Вы че, мужики?!» с ходу получил... ножом в живот! Стыд показаться слабаком и переоценка собственных сил сыграли с ним злую шутку – из-за канистры бензина, цена которой 500 рублей!

Слава богу, тогда он успел вызвать «скорую» – его спасли. А если бы нет? Неужели судьба железа, сколько бы оно ни стоило, должна беспокоить вас больше собственной? К тому же на свете еще есть страховые компании и автосервисы.

ЛЕКАРСТВО ПРОТИВ СТРАХА

Стычки возникают по самым банальным поводам. Скажем, вы кого-то не пропустили или слишком резко затормозили на светофоре – да мало ли? И вот к вам направился некто, дабы преподать урок вождения, причем не только словесный. Ваши действия?

Универсальный рецепт: любой ценой постараитесь предотвратить конфликт! Если вы действи-

тельно виноваты – обязательно извинитесь, хуже не будет. Но и при этом все-таки стоит заблокировать двери своего авто. Пусть обидчик кипятится там, снаружи – глядишь, выкипит.

Ваша цель одна неизменна. любой конфликт постараться свести к законной ситуации. Даже если зеркало уже свернуто, а на капоте – вмятина от удара кулаком. Понимаю, сложно сохранять самообладание, пока обидчик портит драгоценную собственность. Не призываю спускать это с рук, напротив – хам должен знать, что вместо желаемой потасовки получит неприятности совершенно иного сорта. Спокойно сообщите ему, что за грубость он ответит по всей строгости закона. Демонстративно запишите его номер и приметы, звоните по телефону в милицию, МЧС – да куда угодно! Мол, нахожусь там-то, подвергся нападению, номера такие-то, свидетели те-то и т.п. В общем – все что угодно, но только без рук!

«Кто понял жизнь – тот не спешит»... Особенно на дороге. Это у кошек девять жизней...

Между прочим, вы задумывались над последствиями драки, из которой выйдете победителем? Допустим, нападавший повержен и лежит, уткнувшись носом в асфальт. А дальше – отпустить в надежде, что одумается? А если нет?

Вывод: следуйте мудрости старых мастеров боевых искусств, которые говаривали: «Лучший бой – тот, который не состоялся».

А если стычка происходит вне машины – например, на заправке или парковке? Здесь все намного сложнее: ведь вы уже оказались лицом к лицу с противником. Вариантов два. Если дело касается только вас лично – ни в коем случае не поддавайтесь на провокацию! Опять-таки, дайте понять, что готовы к диалогу, однако при необходимости сумеете ответить жестко – но в иной, законной форме. И только в самых крайних случаях, если, к примеру, какие-то скоты напали на жену или ребенка, «отпускаем тормоза» и хватаем все, что попадется под руку – от кирпича до арматуры.

СПРОСИМ ЧИТАТЕЛЕЙ

Сталкивались ли вы с проявлением агрессии на дороге?



82% *да, сталкивался*

13% *нет, не приходилось*

5% *да я сам агрессор*

БИТЬ ИЛИ НЕ БИТЬ?

В наш век все сложнее почувствовать грань, которая отделяет показную агрессию от реальной опасности. Если нет никаких сомнений в том, что вам или близким угрожает реальная опасность, каждый из нас должен быть готов защитить самое ценное, что у него есть, – жизнь. И тогда уже неважно, чем воспользоваться – тренированными кулаками, оружием или тем, что окажется под рукой. Но чаще всего лбами сталкиваются совершенно нормальные люди, просто карта так легла – неприятности на работе, в семье, да мало ли где еще. Ну и вышибло пробки в пробке. Но дорога – не ринг и не татами, а вы – не чемпион мира по боям без правил.

На Востоке есть поговорка: «При нимай решение на семь вдохов и семь выдохов». Это именно то короткое время, за которое можно успеть остановить необдуманное действие. Поэтому совет – дышите глубже! И – спокойствия на дорогах. Намастэ! **ЗР**

О запасах нефти, дорожных поборах и новом облике журнала

Ответы главного редактора Петра Меньших на вопросы читательской конференции в прямом эфире от 07.05.2008

№ 130 Получен 07.05.08 14:17 Автор: Rock

В данный момент по миру бегает около 30–50 миллионов машин всех типов и марок. Известно, что запасов нефти хватит лет на 30 – а что дальше? Вся масса машин просто встанет. И одной экономией топлива тут не обойтись (хотя вполне пора уже запретить выпускать прожорливые спортивные «монстры» в 300–500 лошадей – ничего, человечество переживет). Нужно новое топливо. Электромобили – это не выход. И дело опять же не во вредности производства их батарей, а в недопустимо малом запасе их хода. Гибриды, которыми увлеклись производители автомобилей, отвергаем сразу – без бензина они тоже хлам. Требуется новый вид воспроизводимого жидкого топлива – вроде бразильских «спиртовых» моторов или многотопливных дизелей на растительном масле. Что вы думаете по этому поводу?

Сейчас достаточно много фирм выпускают автомобили, работающие на этаноле или биодизеле (откройте хотя бы майский номер)... Но вот незадача: биотоплива для авто понадобится так много, что резко подорожают удобрения и, как следствие, все продукты питания. Этот процесс, кстати, уже пошел, и в Европе приняли решение отказаться от увеличения доли спирта в бензине даже до 10%. Поэтому переход на биотопливо, казавшийся таким красивым – тоже не панацея. Полагаю, потребуются новые технологии.

№ 145 Получен 07.05.08 14:39 Автор: Александр Пучков

В апреле ездил в отпуск на Кавминводы. Был неприятно поражен сложившейся местной системой. Водитель каждого (!) экскурсионного автобуса платит на ближайшем посту ГИБДД определенную сумму (сами водители и экскурсоводы называют этот процесс «поздороваться»). Об этом, наверное, знают и вышестоящие руководители ГИБДД! Что вы думаете по этому поводу?

Наверное, вы сами понимаете, что может думать о подобных вещах нормальный человек. Возмущает другое – почему, несмотря на громкие заявления с трибун о борьбе с коррупцией, подобное продолжает происходить? Причем не в частных случаях, а системно... Мы, как журнал, боремся с этим по-своему – готовим материалы из номера в номер.

№ 155 Получен 07.05.08 14:53 Автор: Фёдор, Сосновый Бор

Был так сильно удивлен столь радикальной сменой оформления журнала, что даже прошёл мимо! Лишь позже вечером, зайдя на сайт, я увидел, что это действительно мой любимый журнал. Скажите, а на 90-летие журнала вы тоже готовите нечто подобное?

А как же! И там будет такое, что вы, наверное, опять пройдете мимо! Но, конечно же, вернетесь!

№ 201 Получен 07.05.08 16:46 Автор: Тельминов Дмитрий, Златоуст

Стоит ли покупаться на бравурную рекламу и заливать в двигатель «Форсан» в расчете на 500 тыс. км без капремонта? И почему, если вылечить двигатель при помощи нанотехнологий так просто, не проводить обработку чудо-препаратом прямо на заводе?

К рекламе нужно относиться с чувством юмора – я постоянно об этом говорю. А об истинной цене обещаний вечной жизни мы неоднократно писали.

№ 205 Получен 07.05.08 17:01 Автор: Leon, Москва

Ну зачем в нашей стране приобретать дорогущие машины, если можно вполне спокойно и нормально ездить на машинах класса «Лада-110»? Не свидетельствуют ли отчеты о продажах дорогих иномарок о том, что у многих не все в порядке с психическим здоровьем? Кстати, во всем мире миллионеры часто используют более дешевые машины. Каково ваше мнение?

Зачем нужны сюртуки и смокинги, если есть рубахи и тулупы? Нужно ли полировать кузов машины, если неокрашенное авто поедет, в общем-то, с той же скоростью? Если вам ни к чему Боттичелли, Рафаэль и Доминго, то, наверное, вы никогда не оцените технического совершенства новенького автомобиля, содержащего в себе труд незаурядных личностей – от разработчиков до производителей. И с этой точки зрения, моя позиция Вам, наверное, понятна.

Впрочем, во многом вы правы. Престиж, соседствующий с выпендрежем, реально существует. Многие оценивают не технические данные машины, а просто смотрят на ценник. Как сказал однажды Михаил Жванецкий, которого знакомый подвозил сквозь пробки на своем «Порше»: сидишь, как в ванне! Правильно сказал: ведь «Порше» – это скоростная трасса, динамика, соревнование, но никак не раздолбанный асфальт и затор на перекрестке. И действительно, на «десятке» торчать в пробке не так унизительно.

В рамках майской «Первой среды» читатели получили ответы на 224 вопроса. За месяц, прошедший с предыдущей конференции, на сайте www.zr.ru зарегистрированы 688 103 посетителя.

Какими должны быть налоги? Хорошо ли жить без пробок? Какими были «восьмерки» 20 лет назад? Заходите в июньский почтамт – узнаете!

Расплата по заслугам

Экологически чистый, юркий и динамичный автомобиль должен быть выгоднее, нежели позавчерашняя чадящая «телега» – это понятно. Машины различают, как правило, по массе автомобиля, рабочему объему его двигателя и мощности – это тоже ясно. Непонятно одно – как это связано с современными налогами?

Мы предлагаем ввести налог с весовыми коэффициентами, учитывающими и массу автомобиля, и его литраж. Базу составляет снаряженная масса автомобиля плюс 0,4 тонны за каждый литр рабочего объема. Эта база, возведенная в четвертую степень и умноженная на стоимость «базовой тонны» (200 руб.), и определит величину экологического налога. Окончательный налог определяем путем вычитания из базового 1000 рублей, автоматически освобождая от платы машины с небольшой массой и малым рабочим объемом двигателя. Теперь, если, к примеру, производитель решит поставить на ту же «Волгу» более современный и мощный мотор, ему это станет выгодно! Несколько пострадают разве что владельцы автомобилей типа «Майбах» или «Хаммер», но компенсировать потерю средств им должно моральное удовлетворение от обладания «суперавтомобилем».

Такой сбор стабилен и легко контролируется. А вот существующий транспортный налог должен быть отменен: он приносит вред природе, автомобильной промышленности и налогоплательщикам.

Д.т.н., профессор В.В. Московкин (НАМИ),
д.э.н., профессор В.В. Коновалов,
к.т.н., ст. преподаватель
Д.Е. Вохминов (МГУПИ).

Последние мгновения?

Автор все правильно расписал. Общественный транспорт играет на руку самим автомобилистам, освобождая дорогу от тех, кому не доехать другим способом. Я предпочитаю читать книжку в городском транспорте, нежели терять время в пробке. **Dyr**

Надо построить город-дублер рядом с Москвой – с заранее продуманной дорожной сетью, рассчитанной на десятки лет вперед – и переселить туда все органы власти! **DRE**

Не надо столицу расширять. Нужно, чтобы зашевелились власти Московской и соседних областей – тогда народ перестанет массово валить в столицу. Их, понятное дело, это устраивает – раз ездят куда-то, то у себя ничего строить не надо. **Гость**

Переезжайте жить к нам в Каменно-жуйск: и пробок нет, и жилье дешевле. **Т.**

Я с удовольствием ездил бы на метро, но утром попадаю только в четвертый по счету поезд, да и то с разбегу. Поэтому лучше посижу в пробке, но в личном кресле и с музыкой. **mikhailvk**

Квадратные метры действительно кончились – это уже очевидно: однако же посмотрите, что сейчас делается в ГИБДД! Народ словно с цепи сорвался – автомобили скупают чуть не пачками! На регистрации – столпотворение. Как и где они собираются ездить? Где будут хранить свои машины? И какое во всем этом удовольствие?

Все-таки наш человек устроен както странно. Европеец готов и на велосипед пересесть, и в пригородном поезде газетку почитать – для него это нормально. И еще для него нормально жить в доме, двор которого не превращен в дикую стоянку. А выходя на улицу, он не привык, простите, пачкать штаны о бамперы припаркованных на тротуаре «мерседесов» и «ауди». Покупая автомобиль, он двадцать раз прикинет, где находится ближайший паркинг, удобно ли им пользоваться – и вообще, нужно ли ему личное авто? А у нас один резон: «Хочу!» **Михаил**

Утром вхожу только в четвертый поезд метро, да и то с разбегу.

Ребята! Я живу в Лондоне – переехал из Москвы. И вот что хочу сказать вам: наслаждайтесь последними мгновениями относительно беззаботного пребывания за рулем! Да, тут есть и даблдеккеры, и бог знает что, но я никогда не ловил от них того кайфа, как от управления ВАЗ-21053 в Москве. Что до пробок, то их заменят плата за въезд в центр и парковочные билетики, способные разорить кого угодно. И еще – насчет пространства. Мы родились в огромной стране с малой плотностью населения и не привыкли постоянно ощущать плечо соседа по дороге на работу и обратно. Я вовсе не утверждаю, что автор в чем-то не прав – только где комфортное решение проблемы? **oakstock**

Прим. ред. *Письмо приведено в переводе с английского.*



Двадцать лет спустя

При прохождении очередного ТО на ВАЗ-2108 выпуска 1987 года инспектор спросил меня: почему, дескать, отсутствует очиститель заднего стекла? Отвечаю – его отродясь не было! А тот уперся – или устанавливай, или докажи, что его не было! Обратился к местному руководству ГИБДД. Те предложили мне сделать запрос и получить бумагу, что 21 год назад на эту машину (двигатель № 0152104, кузов № 0147746) очиститель не устанавливался…

В Руководстве тех лет четко сказано: комплектуется часть выпускаемых автомобилей. Скажу больше – я сам строил этот завод! А теперь, будучи пенсионером, лишился возможности ездить на своем авто из-за чьей-то дурости! Что делать?

С уважением,

В.Е. Житяев, Лесной Свердловской обл.

Нас поздравляют

Поздравляю весь творческий коллектив ЗР с 80-летием!

Журнал взял в руки в далеком 1963 году – 45 лет назад. До настоящего времени выписываю его и читаю. За всю жизнь у меня не было ни одной автомобильной аварии – ЗР воспитал во мне дисциплинированность и чувство водительской поддержки на дорогах. Это – универсальный журнал для широкой аудитории. Техническая эрудиция сотрудников вызывает уважение.

Желаю крепкого здоровья, благополучия, счастья, творческих свершений и широкого круга читателей.

С уважением,

председатель комитета начальников штабов – первый заместитель министра обороны Республики Казахстан, генерал армии М. Алтынбаев

За страх или за совесть?

Мне 26 лет, работаю водителем на автомобиле MAN. В нашем городе королями дороги стали «маршрутчики». Они обнаглели и даже не пытаются скрыть свой беспредел на дороге. Вовсю развешивают в своих «пазиках» и «газелях» таблички типа «15 минут страха и вы – дома». Приведу лишь несколько фирменных «приемов»… Затормозить перед автобусной остановкой, перекрыв правый ряд; остановиться на остановке без заезда в карман; выехать с остановки сразу в 3-й ряд; перестроиться из правого ряда в левый, не посмотрев в зеркало; обогнать на «пазике» своего конкурента…

Я уже 8 лет за рулем. Согласен, это малый срок, но практически все это время я живу за рулем! До этого работал на междугороднем автобусе – почему я не позволяю себе того, что творят они? Подскажите, как можно бороться с этим?

Дмитрий, Белгород

Каждый – сам за себя?



В центре Москвы продолжается самозахват территории. Очередной конкретный адрес: ул. Садовая-Черногрязская, 13/3. С фасада дома – все пристойно: «Азбука Вкуса», «Мехх», офис «Сити-банка», а во дворе – царство «совка». Вопрос к московским управленцам всех уровней: это теперь нормально, да? И куда вы ставите свои автомобили?

Михаил Солнцев

Трасса Омск – Новосибирск. Оказалось, что в мешках – перо.

Игорь Белышев



Этот знак находится в Смоленской области. Проезжая мимо, не могу смотреть на него без улыбки

Владимир Васильев, Вязьма

P.S. «Зарулевцы»! Пожалуйста, указывайте в своих посланиях контактные телефоны: многие вопросы можно решить оперативно! Информацию для рубрики можно присылать по электронной почте: ***kolodochkin@zr.ru***

Почтамтом июня управлял Михаил КОЛОДОЧКИН



Раздвоение личности

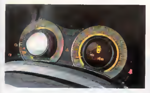
В десятом поколении седан и хэтчбек «Тойота-Королла» стали меньше похожи, но их по-прежнему причисляют к одному семейству. Сделать правильный выбор покупателям популярных моделей «тойот» поможет Максим Сачков. Фото: Георгий Садков и «Тойота».

ВЫБОР ЗА ВАМИ

Казалось бы, расставаться с именем, честно заработавшим на протяжении нескольких десятилетий добрую славу, нерационально. Однако именно консерватизмом можно отпугнуть некоторых покупателей. Фирма «Тойота» нашла разумный компромисс – практичному седану оставили прежнее название «Королла», а хэтчбек окрестили «Аурисом». При этом пятидверный автомобиль отличают и внешность, и характер.

Впрочем, разница есть и в комплектациях. Например, седаны в отличие от хэтчбеков поставляют к нам в бюджетном исполнении «Комфорт». Хотя в духе традиций фирмы интерьер и набор оборудования под стать названию – без излишеств, но со всеми необходимыми удобствами. В отделке добротные материалы, занять комфортное положение за рулем помогают регулировка сиденья по высоте, а также рулевая колонка, настраиваемая в двух плоскостях; от неприятностей ограждают четыре подушки безопасности и ABS с ассистентом торможения. В базовом наборе также кондиционер, передние стеклоподъемники, аудиосистема, понимающая форматы MP3 и WMA, и даже подогрев передних сидений.

Одно из несомненных достоинств «Комфорта» – в этой комплектации можно выбрать двигатели и коробки передач. Правда, к 1,4-литровому приписана только 5-ступенчатая «механи-



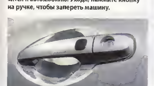
Приборные щитки «Короллы» и «Ауриса» с оригинальными электронными индикаторами, расположенными внутри спидометра и тахометра.

КРАТКИЕ ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ И ЦЕНЫ НА РАЗНЫЕ КОМПЛЕКТАЦИИ (тыс. руб.)

Модификация	1,4 МКП	1,6 МКП	1,6 АКП
СЕДАН	97 л. с., 13,0 с, 170 км/ч, 6,7 л/100 км	124 л. с., 10,4 с, 195 км/ч, 6,9 л/100 км	124 л. с., 12,1 с, 195 км/ч, 6,7 л/100 км
Комфорт	494	530	557
Элеганс	–	–	603
Престиж	–	–	653
ХЭТЧБЕК	97 л. с., 13,0 с, 170 км/ч, 6,7 л/100 км	124 л. с., 10,4 с, 190 км/ч, 6,9 л/100 км	124 л. с., 12,1 с, 190 км/ч, 6,7 л/100 км
Элеганс	530	575	602
Престиж	–	–	649

* Цены ориентировочные

В комплектации «Престиж» устанавливают «интеллектуальную» систему, отпирающую двери. Замки откроются, едва хозяин приблизится к автомобилю. Уходя, нажмите кнопку на ручке, чтобы запереть машину.



ка». Желаете освободить руки и ноги от лишней работы, а заодно добавить под капот «лошадей» – покупайте 124-сильную модификацию с мотором 1,6 л. Кстати, у «Ауриса» такой же выбор в более богатой (для него – начальной) версии «Элеганс».

В этом исполнении седаны и хэтчбеки практически не отличаются по оснащению, более солидному на фоне «Комфорта». Разве что у «аурисов» с двигателем 1,4 л погодой в салоне управляет кондиционер, а у автомобилей с 1,6-литровыми моторами – климат-контроль. В «Элегансе» на решетке радиатора появляются блестящие вставки, а на бампере – противотуманные фары. В салоне – ручки дверей под хром и кожа на рычаге коробки передач и руле. Кстати, со штурвала можно управлять более дорогой аудиосистемой, чей звук льется из шести динамиков.



Комплектация «Комфорт» («Тойота-Королла»).

Комплектации «Элеганс» и «Престиж» не отличаются отделкой интерьера – у более дорогой двигатель пускается кнопкой, под рулем рычажок круиз-контроля, под ветровым стеклом датчик дождя и освещенности.



Комплектации «Элеганс» и «Престиж» у «Ауриса» – отличия те же, что и у «Короллы».



РАССМОТРИМ ВАРИАНТЫ

СЕДАН





«Королла» внешне напоминает «Кэмри» в миниатюре (длина/ширина/высота – 4540/1760/1470 мм). Естественно, она меньше не только снаружи, но и внутри. На заднем сиденье не столь вольготно, но вполне приемлемо для троих. Багажник удобный и довольно вместительный (437 л), правда, полезный объем безжалостно съедают архаичные петли. Зато грузовой отсек можно увеличить, сложив одну или обе спинки заднего сиденья (соотношение 40:60). Совсем ровного пола не получится, но длинномеры до 2 м тут поместятся без проблем (ЗР, 2007, № 6).

ХЭТЧБЕК

Пятидверный «Аурис» называют автомобилем для активных и молодых людей. Это подчеркивают не только динамичный облик, но и более жесткая подвеска и острое рулевое управление. В интерьере «Ауриса» похожие с «Короллой» обводы, но заметны и экстравагантные штрихи, вроде хитро изогнутых центральной консоли или дверных ручек. Хэтчбек на 45 мм выше седана – как следствие, чуть больше воздуха над головами водителя и пассажиров. Правда, при этом и на 320 мм короче, что сказывается, в первую очередь, на объеме багажника – 354 л. Зато под полом полноценная запаска, а спинки заднего сиденья можно сложить для перевозки крупногабаритной поклажи. Высота проема пятой двери 820 мм, а расстояние в багажном отделении между задними колесными арками 980 мм (ЗР, 2007, № 11).





Самая дорогая комплектация «Престиж» вряд ли придется по душе практичным людям. Судите сами: те же 1,6-литровый мотор и робот, что и в предыдущей комплектации (причем иных вариантов нет), а к вполне толковому списку оборудования добавляются практически бесполезные для наших условий опции вроде круиз-контроля, датчиков дождя и освещенности. Мне, например, было бы жалко доплачивать 50 тыс. рублей лишь за самозатемняющееся салонное зеркало и запуск двигателя кнопкой.

Один из недостатков «Тойоты» – нет дополнительных устройств, предла-



СТОИМОСТЬ ОБСЛУЖИВАНИЯ В МОСКВЕ

Работа	Стоимость, руб.
ТО-1 (10 тыс. км)	5200
ТО-2 (20 тыс. км)	8200
ТО-3 (30 тыс. км)	5200
ТО-4 (40 тыс. км)	17 400
ТО-5 (50 тыс. км)	5200





«Королла» с двигателем 1,6 и роботизированной коробкой немного экономичнее модификации с «механикой» – по данным производителя, 0,1 л/100 км в загородном цикле и более 0,5 л в городе.

Одно из достоинств второго ряда – ровный пол. Кроме того, в «Аурисе» спинки заднего сиденья со ступенчатой регулировкой.

СРЕДНИЕ ПО МОСКВЕ ЦЕНЫ НА ОРИГИНАЛЬНЫЕ ЗАПЧАСТИ

Детали	Стоимость, руб.	
	«Королла»	«Аурис»
Стекло ветровое	9200	9500
Фара	7600	8800
Крыло переднее	6200	6600
Капот	10 700	7280
Дверь передняя	11 300	11 300
Тормозные колодки передние (комплект)	3700	3700
Наконечник рулевой	2300	2300
Бампер передний в сборе	10 100	9150
Фильтр топливный/масляный/воздушный	–/300/500	–/300/500



СПРАШИВАЙТЕ – ОТВЕЧАЕМ

Выбираю автомобиль на каждый день: что взять, «Короллу» или «Аурис»?
Каждый примеряет машину на себя. Помимо типичных преимуществ и недостатков седана и хэтчбека, у этих еще и разные характеры. У «Короллы» более комфортная подвеска и менее резкие реакции, поэтому роль семейного автомобиля она исполнит лучше. Тем, кому по душе блюда поострее, стоит присмотреться к «Аурису». Но и от него не стоит ждать отточенной спортивной управляемости. Политика «Тойоты» – сделать серийный автомобиль в первую очередь послушным и комфортным. Подвески неплохо сглаживают неровности, в поворотах автомобиль послушно идет по выбранной траектории, а рулевое управление добросовестно сообщает, куда повернуты колеса, а не что под ними.

Удобный ли салон у «Короллы»?
На водительском сиденье разместится человек практически любой комплекции – у кресла щедрый диапазон регулировок в продольном направлении и по высоте, даже в минимальной комплектации руль можно поднять и придвинуть к себе, над головой и по бокам достаточно свободного места. Сиденье в целом удобное, правда, длинноногие посетуют на коротковатую подушку. Высокая посадка – залог хорошего обзора. Передние стойки практически не мешают, а большие наружные зеркала позволяют не крутить головой при перестроениях. Тишину во время движения не нарушают посторонние звуки – спасибо хорошей подгонке элементов интерьера и добротной шумоизоляции.

С каким силовым агрегатом купить «Короллу»?
Выбор, к сожалению, небогат. Например, если не хотите переключать передачи, тогда вариант единственный – 1,6-литровый 124-сильный двигатель с роботизированной 5-ступенчатой коробкой. Мотор с регулируемыми фазами газораспределения отлично тянет на низких оборотах, да и крутится охотно. Езда доставляет удовольствие… но только если не торопишься. Стоит ускориться, как картина меняется: робот опаздывает с переключениями, ощутимо задумывается, когда от него требуют быстро подоткнуть пониженную. Приходится привыкать к повадкам коробки, ведь иной автоматической трансмиссии у «Короллы» и «Ауриса» нет. Как альтернативу предлагают «механику» с таким же количеством ступеней. Сэкономить при покупке можно, выбрав 1,4-литровую версию. Она немного проигрывает более мощной модификации в динамике и тяговитости, но удобная характеристика двигателя в сочетании с умело подобранными передаточными числами трансмиссии не разочаруют.



КОМПЛЕКТАЦИИ И ДОПОЛНИТЕЛЬНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

Модификация	Комфорт	Элеганс	Престиж
Окраска «металлик»	8000	8000	8000
Регулировка водительского сиденья по высоте	+	+	+
Электроусилитель руля	+	+	+
Кондиционер	+	+*	–
Климат-контроль	–	+	+
Электростеклоподъемники передних дверей	+	+	+
Электростеклоподъемники задних дверей, зеркала с электроприводом	–	+	+
Круиз-контроль	–	–	+
Датчики дождя и освещенности	–	–	+
Внутрисалонное зеркало с самозатемнением	–	–	+
ABS с ассистентом торможения	+	+	+
Иммобилайзер	+	+	+
Центральный замок с дист. управлением	+	+	+
Подогрев передних сидений	+	+	+
Фронтальные и боковые подушки безопасности	+	+	+
Противотуманные фары	–	+	+
«Шторки» безопасности	–	+	+
Подушка, защищающая колени водителя	–	+	+
Аудиосистема с CD/MP3 и 4 динамиками	+	–	–
Аудиосистема с CD/MP3 и 6 динамиками	–	+	+

* Для модели «Аурис» с двигателем 1,4 л

гаемых отдельно. А без них подобрать желаемую комплектацию непросто – приходится изрядно переплачивать за более дорогую версию либо ограничивать себя. Хотя не исключено, что из-за этого фирма предлагает вполне приемлемые цены на свою продукцию, а также на обслуживание и запчасти. Только учтите, что на плановые ТО придется ездить каждые 10 тыс. км. А посещать официального дилера имеет смысл первые 3 года или 100 тыс. км, пока действует заводская гарантия.

Впрочем, большинство потенциальных клиентов это не пугает. «Королла» и «Аурис» подкупают надежностью и хорошими ходовыми качествами. Не исключено, что вслед за старшей «Кэмри» и это семейство пропишется на российском заводе. Тогда, может, и цены снизятся. **ЗР**

Автомобили предоставлены салоном «Тойота Центр Рублевский».

ДРУГИЕ ВЕРСИИ

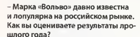
На платформе «Короллы» выпускают и семиместный мини-вэн. «Королла-Версо» короче седана (4360 мм), но чуть шире (1770 мм) и существенно выше (1660 мм с учетом релингов). Салон удобный и просторный даже для семерых – сиденья второго ряда имеют индивидуальные регулировки, и на галерке без труда разместится пара зрелых пассажиров. Кстати, в таком пассажирском варианте багажник миниатюрный – 65 л. Но если сложить два задних ряда, полезный объем увеличится до 1785 л, а от спинок передних сидений до крышки багажника вытянется 1,8-метровый длинномер. На автомобиль устанавливают 1,8-литровый 129-сильный двигатель в паре с 5-ступенчатыми «механикой» и роботом. Кстати, выбирать коробку можно только в наиболее доступной комплектации «Терра» (723 и 744 тыс. руб. соответственно). В более богатом исполнении «Сол» (813 тыс. руб.) мини-вэны предлагают только с роботизированными трансмиссиями.



Лекс Керссемакерс: «Форд» не собирается разводиться с «Вольво»



Посетивший Москву первый вице-президент «Вольво» по стратегии бренда и продукта г-н Лекс Керссемакерс поделился своими впечатлениями о российском и мировом рынке, а также планами на будущее.



– Марка «Вольво» давно известна и популярна на российском рынке. Как вы оцениваете результаты прошлого года?

– Показатели роста в течение последних трех лет и ближайшие прогнозы близки к идеальным. Особенно впечатлили результаты продаж двух флагманов премиум-класса – XC90 и S80. Именно в этом классе мы позиционируем наши автомобили, причем не только в России, но и во всем мире. К примеру, продажи S80 Executive в 2007 году выросли на 82%, достигнув 2669 шт.

По результатам 2007 года, российский рынок стал для нас пятым по значимости в сравнении с предыдущим годом. В этом году планируем реализовать здесь уже свыше 40 000 автомобилей.

– На какие модели компания делает ставку в 2008 году?

– Надеемся, что высокий спрос на XC90 и S80 сохранится. Однако мне кажется, что с учетом загруженности российских мегаполисов, а также растущей ориентированности покупателей на общемировые тенденции, будущее за такими компактными и экономичными авто, как C30. В прошлом году эту модель приобрели почти две тысячи россиян. Не за горами и новое поколение S60.

– В последнее время многие фирмы активно используют идеи прошлых лет – достаточно взглянуть на «Форд-Мустанг» или ФИАТ-500. Вы не планируете возродить такую легендарную модель, как «Амазон»?

– Мы не возвращаемся к прошлому, а лишь используем элементы дизайна наших машин 70–80-х годов в новых моделях.

– «Вольво» – законодатель моды в автомобильной безопасности. Что будет предложено нового?

– В модели XC60 мы впервые применили систему City Safety (безопасность в городе). Благодаря ей наши автомобили смогут избежать столкновения на скоростях менее 30 км/ч. Например, в московских пробках это фантастическое устройство незаменимо. Впредь оно станет стандартом для всех «Вольво».

– Ведущие американские концерны переживают сейчас не лучшие времена. Это породило слухи о возможной продаже автомобильной компании «Форд» принадлежащего ей «Вольво».

– Я об этом слышал, да и газеты читаю (смеется). Но пока я не получил от моего руководства ни одного намека на то, что «Форд» собирается расстаться с «Вольво».

– В последнее время быстро развивается автомобильный рынок Китая. Связываете ли вы с ним будущее?

– Мы вышли на китайский рынок всего несколько лет назад, и пока что результаты в Китае несопоставимы с нашими достижениями в России.

– Многие крупные производители размещают на территории России свои производства. Какие планы у «Вольво»?

– Мы обсуждали такую возможность, оценивали перспективы, но на данный момент конкретных планов у компании нет. Нам пока хватает мощностей своих заводов. Однако я не исключаю, что завод «Вольво» может появиться и в России.

ОТКРЫЛИСЬ



СУРГУТ

«БМВ Груп Россия» открыла дилерский центр компании «Автоград Премиум» по продаже автомобилей БМВ и «Мини». В автоцентре представлены все сопутствующие услуги: страхование, лизинг, кредитование, в том числе программа BMW Financial Services, а также продажа аксессуаров БМВ. Салон на Аэрофлотской улице рассчитан на обслуживание 15 машин ежедневно.

НИЖНИЙ НОВГОРОД

Дилерский центр БМВ открылся на ул. Бринского, он заменит салон «Автомобили Баварии», размещавшийся на ул. Стрелка.

В автоцентре – весь модельный ряд БМВ, официально поставляемый в Россию. Сервисная зона на 15 постов позволяет обслуживать до 35 автомобилей в день

КАЛУГА

Второй в Калуге авторизованный дилерский центр «Группы ГАЗ» – «Темп Авто» торжественно открылся на Зерновой улице. Одновременно здесь можно обслуживать до 7 автомобилей.

БЛАГОВЕЩЕНСК

В Благовещенске, на Тенистой улице открыт салон «Автоцентр ГАЗ АвтоР». Станция обслуживания оснащена 7 постами. Покупателю предложен весь модельный ряд ГАЗа от коммерческих авто до спецтехники.

КУРСК

Улицу Энгельса украсил новый салон «Фольксваген Центр Курск». В шоу-руме полный модельный ряд марки, сервисная зона оборудована 12 постами и рассчитана на ремонт 30 машин в день. В салоне есть все службы пред- и постпродажного сервиса. До конца года в Курске планируют продать 500 легковых и 100 коммерческих авто.





«Пежо» в динамике

Компания «Пежо» объявила о выпуске ограниченной спортивной серии модели 407 в комплектации DYNAMIC Limited Edition.

В начинку предлагаемой версии входят подогрев передних сидений, датчик дождя, автоматическое включение фар, 6 подушек безопасности, климат-контроль, противотуманки, ESP, центральный замок, радио CD RD4+MP3 и ударопрочные тонированные стекла. Цена на «Пежо-407» DYNAMIC Limited Edition начинается с отметки в 637 800 руб.

Кроме того, генеральный директор концерна Жан-Филипп Коллен объявил о запуске в серийное производство концепт-кара «Пежо 308 RC Z». Серийная модель и её окончательное название будут представлены во Франкфурте в 2009 году, а весной 2010 года автомобиль премиум-класса поступит в продажу.



Шустрики от «Форда»

В дилерских центрах «Форд» появились две новинки – «Фиеста Спорт» и «Фиеста ST». Хэтчбэк «Фиеста Спорт» оснащен двигателем Duratec 1,6 л. Авто разгоняется до 100 км/час за 10,7 с и развивает скорость до 184 км/ч. «Фиеста ST» с 2,0-литровым 16-клапанным мотором Duratec (150 л.с.) набирает сотню всего за 8,4 с, а максималка – 208 км/ч. Цены на «Форд-Фиеста Спорт» стартуют с 430 000 руб., на «Фиеста ST» – с 539 000 руб.

Стальной бренд

Компания «Северсталь-авто», поменявшая название на латинское слово Sollers, открыла первый дилерский центр Sollers-Голицыно, с которого стартует программа создания собственной дилерской сети Sollers. Центр является дилером всех марок Sollers – УАЗ, ФИАТ, «Саньёнг» и «Исузу». Он расположен на пересечении Минского шоссе и малого московского кольца, в 25 км от Москвы.

Персонал центра – 176 человек, план годовых продаж – более 3500 автомобилей четырех марок. До конца 2009 года компания планирует открыть в Москве, Санкт-Петербурге и других ключевых регионах 16 подобных салонов. Общие инвестиции в проект составляют $139 млн.



Центр Sollers-Голицыно: трехэтажный торгово-сервисный комплекс общей площадью 14 000 м², шоу-рум на 15 легковых и 3 грузовых авто, кредит и лизинг (компания Sollers-Финанс), сервисная зона на 16 легковых и 6 грузовых постов, кузовной цех на 6 постов окраски. Пропускная способность сервисной зоны – 12 грузовых и 35 легковых машин в день.



Дачный вариант

«Независимость-Мазда» завлекает сезонными скидками и подарками для покупателей пикапа «Мазда ВТ-50» грузоподъемностью 1137 кг с турбодизелем 2,5 л (143 л.с.). Кроме вместительного кузова, ВТ-50 может похвастаться сравнительно небольшим расходом топлива – 11,7 л/100 км в смешанном цикле. Цена зависит от комплектации авто: от 611 000 руб. за базовую версию до 789 000 руб. за «упакованную».

Русская «Элантра»

Компания «АВТО-СТАРТ» в июне начинает продажи «Хёндай Элантра» (1,6 л, 105 л.с., МКП) российской сборки (ТагАЗ). В базовой комплектации – подушки безопасности для водителя и пассажира, усиленная подвеска, гидроусилитель руля, центральный замок, кондиционер, электропривод боковых стекол, подогрев передних сидений, иммобилайзер, антикоррозийная обработка кузова и полноразмерная запаска.

Русская «Элантра» представлена в шести цветах «металлик» (серебристый, бежевый, темно-серый, темно-красный, темно-синий и черный). Цена – от 449 900 руб.



Пример для подражания

Компания «Дженерал моторс» провела благотворительный автопробег в деревню Лаврово (Орловская область), в котором приняли участие журналисты ведущих средств массовой информации. Цель – познакомить участников с новой для России формой детских учреждений – «Детские деревни SOS», в которых дети без родителей проживают в условиях, приближенных к семейным.



Дети тоже подготовились к нашему приезду: Вера Санжикова (13 лет) подарила «За рулем» свою картину.

Журналисты покатали желающих на автомобилях и вручили собранные в редакциях подарки. Не остались в долгу и организаторы пробега, передав чек на 5000 долларов США. Они же приготовили для детей театрализованное представление и праздничный обед.

Следующее путешествие намечено на осень 2008 года, а значит, детей ждут новые подарки и новые улыбки!

Максимум по минимуму

«Автомир» до конца июня предлагает максимальную комплектацию китайского седана «Лифан-Бриз» за минимальную цену.

На выбор два 4-цилиндровых 16-клапанных двигателя: 1,3 (89 л.с.) и 1,6 л (106 л.с.), работающих в паре с пятиступенчатой коробкой передач. В базовой комплектации «Лифан-Бриз» с двигателем 1,3 л (от 275 000 руб.) кондиционер, противотуманные фары, гидроусилитель руля, электропривод передних и задних стекол, зеркал.

В максимальной комплектации (от 333 000 руб.) с двигателем 1,6 л еще и кожаная обивка сидений, передний подлокотник, подушки безопасности водителя и пассажира, центральный замок, ABS+EBD, аудиоподготовка (4 колонки, CD/MP3-магнитола) и литые колеса.

В настоящее время «Лифан-Бриз» выпускается с кузовом седан, а пятидверный хэтчбек, представленный на Пекинском автосалоне, появится в дилерских центрах осенью.



Семь раз «ку»

В новой рубрике мы собираемся рассказать о проблемных ситуациях между дилером и покупателем и их решении. В роли «третейского судьи» – Александр Добин. Фото: Георгий Садков.

ЗА ЦЕНОЙ НЕ ПОСТОИМ

В ноябре прошлого года житель Самары присмотрел в столичном салоне новую «Ауди-Q7». Главным критерием его выбора послужил… светлый цвет авто. Подходящая Q7 нашлась у одного из московских дилеров: песочно-бежевого цвета, с бензиновым двигателем 3,2 л, выпуска июля 2007 года. В комплектацию входил адаптивный круиз-контроль – штука дорогая ($4000), но на трассе в принципе полезная. Датчики в решетке радиатора измеряют расстояние до впереди идущей машины, и адаптивный круиз «ведет» подопечный автомобиль за впереди идущим на расстоянии от 5 до 180 метров. Эта опция сыграла ключевую роль в нашей истории.

Новенькая «Ауди-Q7» потянула на 2 400 000 рублей. Деньги были перечислены салону, и 25 ноября прошлого года клиент вылетел в Москву за покупкой. Скоро сказка сказывается…

ШКАТУЛКА С СЮРПРИЗАМИ

Уже в боксе клиент обратил внимание, что лакокрасочное покрытие его «семерки» какое-то шероховатое (все-таки пятая новая машина – есть с чем сравнивать). Менеджер объяснил, что авто долго стояло под дождем, и несколько моек вернут машине заводской блеск. Тут как на грех в шоу-руме погас свет (случайное совпадение?), поэтому детально рассмотреть покупку так и не удалось. А время поджимало: к утру хозяин планировал вернуться в Самару.

Но странности на этом не закончились. В сервисной книжке, которая, по идее, заполняется в присутствии покупателя, обнаружилась запись, датированная августом, но аккуратно зачеркнутая, а на спидометре светились 39 км пробега. Заметим, что еще при подписании договора салон предложил внушительную скидку, но объяснил ее сроком изготовления Q7 – дескать, летняя машина к зиме дешевле. Уже в момент первого знакомства с нею у покупателя возникло предположение, что скидку обусловил не только возраст авто. Но веских причин отказываться от покупки вроде не было…

Путь из Москвы в Самару по зимней дороге преподнес новые сюрпризы. Буквально через считаные километры запотели фары. Спущенное колесо, которое в предпродажке наспех накачали, около Пензы спустило до обода. Выручил придорожный шиномонтаж – заменили дефектный золотник. Круиз-контроль никак не хотел включаться, а на панели приборов постоянно высвечивалась ошибка. Сразу по приезде хозяин поспешил в «Самара Центр Ауди», где поделился всем, о чем написано выше.

После диагностики самарские специалисты огласили невеселый вердикт. Шершавый кузов необходимо полировать, поскольку машина действительно долго простояла на улице. Передний бампер оказался перекрашенным, возможно, битым (хотя прибор показал ювелирное исполнение). А вот решетка радиатора, на которой должны быть датчики адаптивного круиза, оказалась… вообще от другого автомобиля. Это подтверждал и не соответствующий кузову номер, и отсутствие самих датчиков.

В сервисной книжке, которая должна заполняться при владельце, дата четырехмесячной давности зачеркнута и вписана новая. Заменить книжку вместе с автомобилем оказалось проще.

Зимнее путешествие из Москвы в Самару показало все «прелести» предпродажной подготовки.



Уже в пути выяснилось, что на Q7 запотевают фары. На сервисе никакого иного объяснения, как «заводской брак», не нашли.

Пробег в 39 км на абсолютно новой машине вполне допустим, но объяснить это клиенту в салоне забыли.

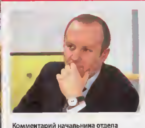
Около Пензы практически полностью слустила шина, которую на сервисе великодушно подкачали. Проверить и заменить золотник при предпродаже никто не удосужился.

Решетка обычной Q7 внешне ничем не отличается от аналогичной с адаптивным круиз-контролем. Отсутствие датчиков визуально не определить, но круиз не работает.

КРАЙНЯЯ МЕРА

Весь следующий месяц покупатель, только что потративший сотню тысяч долларов, провел в телефонных переговорах с начальником отдела розничных продаж Евгением Гринькевичем, который поначалу не хотел признавать претензий. «Бампер вы могли стукнуть по дороге и покрасить сами», «фары мы снимали для регулировки оптики» (по этой логике нужно и колеса снимать для регулировки давления в шинах!), а «круиз-контроль надо было проверять в шоу-руме» (интересно, как это сделать на стоящей машине?). Покупатель сник: доводить дело до суда не хотелось (экспертиза и минимум год заседаний – перспектива не радужная), поправки к Закону о защите прав потребителей тогда еще не действовали (их приняли 11 декабря), а все попытки решить дело миром оказались тщетными. Не помог и звонок по горячей линии «Ауди», где автоответчик, внимательно выслушав

ТАЙНА ЗА 300 ЕВРО



Комментарий начальника отдела продаж «Ауди Центр Варшавка» Эдуарда Гусара:

«Основная причина возникшей ситуации в том, что изначально ее пытались разрешить без участия руководства салона. Когда к решению вопроса подключился журнал «За рулем» и об этом стало известно мне, понадобилось не так много времени, чтобы заменить автомобиль.

Ежемесячно наш центр продает около тридцати «Ауди-Q7». Автомобиль дорогой – естественно, человек, купивший его, имеет право на удовлетворение всех своих просьб. Подобная ситуация у нас впервые, но она не является безвыходной.

С этой машиной с самого начала происходили странные вещи. Еще в августе ее выбрал покупатель, и несколько месяцев она его дожидалась, пока тот соберет документы и оформит кредит. Мы уже считали сделку завершенной (отсюда и запись в сервисной книжке), но в последний момент банк в кредите отказал. В ноябре мы предложили ее покупателю из Самары.

По соглашению с представительством марки продавец может самостоятельно устранять повреждения, возникшие в процессе транспортировки авто, если ущерб не превышает 300 евро. К сожалению, случаи, когда машины «травмируют» при перевозке, довольно часты. Вот и у этой был поцарапан бампер, который центр восстановил в своем кузовном цехе. Такой ремонт делается по технологии «Ауди» на очень высоком уровне. По нашим правилам клиента не предупреждают, что бампер, дверь или капот были восстановлены. Больше того, не знает об этом и менеджер по продажам, потому что предпродажная подготовка, в которую включены и эти работы, является прерогативой технической службы салона. Поэтому говорить об умышленном обмане покупателя я бы не стал.

А вот решетку поставили действительно «неродную»: после окраски деталь перепутали, это наша ошибка. Мы предлагали клиенту поменять решетку, но он предпочел заменить авто. Слово клиента – закон. Его главная ошибка, что он сразу не поставил в известность руководство салона».



После полутора месяцев трудных разбирательств светлую «Ауди» поменяли. На темную, зато не битую и со всеми работающими опциями.

СОВЕТЫ «ЗА РУЛЕМ»

Если при покупке машины вы обнаружили неисправность, сразу письменно уведомите об этом салон. Претензию адресуйте только генеральному директору, в крайнем случае, начальнику отдела продаж. Переговоры с менеджером – порой пустая трата времени, вы для него уже бывший клиент

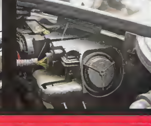
Менеджер по продажам не обязан знать техническую историю вашего авто. Если во время транспортировки машину повредили, а потом дилер восстановил ее своими силами – это внутренняя информация техцентра, не предназначенная для клиента.

Если салон предлагает внушительную скидку, не связанную с акциями и спецпредложениями, обязательно поинтересуйтесь, за что именно вам «прощают» эту сумму. Не исключено, что в нее заложены перекрашенные двери или замененные детали кузова

Бампер был перекрашен по технологии «Ауди», но не перестал быть битым. Владельцу авто за $100 000 это особенно неприятно.



Нарушенный крепеж фар нашел вполне «логичное» объяснение: фары снимали для того, чтобы отрегулировать свет.



все претензии, пообещал «связаться в ближайшее время». Наступил 2008 год.

После новогодних каникул отчаявшийся владелец «Ауди-Q7» позвонил в редакцию журнала «За рулем»: «Я просто хочу поменять машину. Пусть она будет темного цвета, пусть с меньшим набором опций, но без битого бампера и с родными деталями. Вы сможете помочь?»

ТОРГ НЕУМЕСТЕН

К тому моменту переговоры зашли в тупик: салон, помимо замены решетки радиатора, предлагал в качестве компенсации два года бесплатного ТО либо установку видеосистемы. Покупатель настаивал на замене машины. Причем судиться не хотела ни та ни другая сторона.

И только когда помочь владельцу взялся «За рулем», сообщив о конфликте руководству салона, дело сдвинулось с мертвой точки. На следующий же день после нашего звонка «наверх» совещанием руководителей служб автоцентра было принято решение заменить машину. В представительство марки направили запрос с подробным изложением ситуации и просьбой разрешить обмен. Представительство дало «добро».

Теперь инициатива перешла к менеджерам салона: владельцу отправили список имеющихся в наличии новых Q7 со схожими опциями, из коих он выбрал авто темно-синего цвета. Урегулировать вопрос с банком-кредитором также взялся салон. На все понадобилось почти полтора месяца и несколько десятков телефонных звонков. ЗР

СКОЛЬКО СТОИТ КЛИЕНТ

С момента вступления в силу поправок к Закону о защите прав потребителей (ЗР, 2008, № 3, с. 338) почти каждый дилер успел столкнуться с подобными случаями. Одни разбираются с ними в суде, другие предпочитают урегулировать конфликт мирно. «Ауди Центр Варшавка», в которой купили машину, считается одним из лучших в России продавцов марки. Руководство салона заверяет, что в любом случае нашло бы компромисс.

Хотя возвращенная и новая машина были примерно равны в цене (на одной стоял адаптивный «круиз», на другой – мультимедийная система с DVD, LCD-мониторами и прочими электронными штучками), замена обошлась дилеру в 10 000 евро.

В первую очередь, это 20% стоимости возвращенного автомобиля, который теперь выставлен в шоу-руме авто с пробегом. Решетку радиатора, естественно, заменили на родную. Кроме того, в издержки вошли и трудозатраты на предпродажную подготовку, и доставка недостающих запчастей, а также трудоемкая перестановка допоборудования (в том числе спутниковой охранной системы) с возвращенного авто на новое, которая клиенту не стоила ничего. Эти расходы салон разделил с представительством марки. Правда, и клиенту досталось. На его кошельке отразились постановка и снятие с учета, издержки по страховке (ОСАГО и КАСКО), расходы на бензин. Всего около 100 000 руб., не считая расходов на междугородные звонки. Не каждый может позволить себе такую «роскошь»!



Регулировка колонки по высоте, помимо прочего, позволяет правильно сориентировать подушку безопасности.

Ваш рулевой

Чтобы изменить направление движения, достаточно повернуть руль. Насколько точно машина выполнит вашу команду, во многом зависит от совершенства конструкции. Соотношение между желанием и возможностями изучал Евгений Борисенков.

На легковых автомобилях сегодня преобладают реечные рулевые механизмы – простой и компактный узел славится низкими потерями на трение и хорошо компонуется с популярной подвеской «Мак-Ферсон». Жаль, устройство обладает высокой отдачей – на части вседорожников и прочих тяжелых авто по-прежнему трудятся всевозможные червячные редукторы. Однако тип механизма на безопасность движения напрямую не влияет и уж во всяком случае един для каждой модели авто, поэтому оставим принципиальный выбор специалистам завода-изготовителя. А потенциальному покупателю хватит собственных забот.

ПЛАТНАЯ УСЛУГА

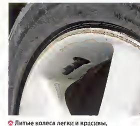
Один из важнейших вопросов: насколько необходим усилитель? Ведь кроме «единовременного взноса» при покупке машины придется регулярно оплачивать его жизнедеятельность – отбирая часть мощности у двигателя, он способствует повышенному расходу топлива. Особенно гидроусилитель (ГУР) – в отличие от электромотора, гидравлика все время в работе. Весьма сложная система требует регулярного ухода, к тому же чревата отказами. Но «легкий руль», без сомнения, улучшает комфорт, и главное, повышает остроту управления, поскольку количество оборотов от упора до упора в такой конструкции, как правило, значительно меньше. Не страдает и обратная связь – современные системы без труда создают у водителя нужные ощущения. Конструктивно преимущества за электроусилителем: отсутствие приводных ремней, насоса и многочисленных уплотнений положительно сказывается как на надежности, так и на цене. К сожалению, для больших авто мощно-



Чем ближе к водителю всевозможные органы управления, тем меньше он отвлекается от дороги.



Отделанная кожей баранка куда приятнее на ощупь, к тому же меньше скользит в руках.



Литые колеса легки и красивы, но вместе с тем уязвимы и неремонтопригодны.

сти электродвигателей не хватает, поэтому там пока прописался промежуточный электрогидравлический вариант. По сути, это та же гидравлика, но насос приводится не автомобильным двигателем, а собственным электромотором. Причем вступает в работу только в нужный момент, что позволяет сэкономить немало топлива и высвободить лошадиные силы для выполнения их основной задачи – двигать автомобиль. Впрочем, некоторые производители до сих пор оснащают продукцию классическим ГУРом, – благо конструкция проверена десятилетиями.

Таким образом, усилитель руля (ГУР, электро- либо электрогидравлический) мы записываем в перечень обязательных устройств.

БЛИЖЕ К ТЕЛУ

Немалый вклад в безопасность вносят конструкция рулевого вала и колеса. Многозвенные ломаные валы давно не в диковинку, а вот регулировки по высоте и вылету встречаются не всегда. Первая гораздо важнее – помимо эргономического удобства, она позволяет правильно сориентировать встроенную в ступицу подушку безопасности относительно тела водителя. Устраиваясь за рулем, прочтите инструкцию!

Играет роль и сама баранка – кожаный обод, к примеру, скользит в руках меньше пластикового. Хороши также многофункциональные версии (так называемый «мультируль»), позволяющие управлять коробкой-автоматом, магнитолой и бортовым компьютером, не отрывая рук от руля, а глаз – от дороги. А вот количество спиц, особо подчеркиваемое в списках опций многими производителями, к безопасности отношения не имеет. И утверждения, будто бы трехспицевой руль, в отличие от всех остальных, «спортивный», – чистой воды реклама.

ПОЛНЫЙ КОНТАКТ

Важно и то, что замыкает рулевую цепочку – управляемые колеса. Основные их размеры (минимальные диаметр и ширина, вылет и размер центрального отверстия), заданные еще на стадии проектирования, позволяют авто твердо стоять на ногах. Разумеется, базовые значения у различных комплектаций могут отличаться из-за типа двигателя, массы машины и т. д. Но нередко диаметр и ширина колеса растут буквально на пустом месте. То есть за доплату вместо, скажем, 14-дюймового колеса вам предлагают 15-, 16-, а то и 17-дюймовые «катки». Смотрятся красиво, однако пользы в наших условиях – никакой. Дело в том, что наружный диаметр колеса должен оставаться постоянным, что приводит к пропорциональному снижению профиля (уменьшению высоты борта покрышки). Конечно, снижается увод и растет точность управления, но ощутимо страдает плавность хода и растет риск разрушения колеса. Тонкий бублик сам по себе весьма уязвим, а вдобавок не способен защитить обод от незначительных, по нашим понятиям, выбоин и «слегка» выступающих трамвайных рельсов. Да и стоят низкопрофильные шины много дороже обычных, поэтому, на наш взгляд, разумнее ограничиться базовым вариантом.

Значение имеет не только размер, но и материал. Стальные колеса более надежны, а ради красоты лицевую часть нетрудно закрыть декоративным колпаком. Полагаем, эта версия и должна стать основным «русским пакетом» – остальное стоит предлагать за доплату.

Что касается запасного колеса – мнения потребителей расходятся. Горожане в большинстве уверены, что вполне хватит «докатки» – не в пустыне живем! «Дальнобойщики» придерживаются иного мнения – без запаски на наших просторах пропадешь! Полагаем, что более правы последние: к тому же запас, как известно, карман не тянет.

СВОЯ РУБАШКА

Вполне предсказуемо лучше других к российским реалиям подготовили «Приору». В единственной пока комплектации (286 700 руб.) присутствует все необходимое – электроусилитель руля, регулировка колонки по высоте и полноразмерная запаска. А вот «литье» в базе – явный перебор. Похоже, вазовские маркетологи ездят по каким-то другим дорогам. Да и список опций не мешает расширить – клиент все равно свое возьмет. Не у дилера, так на «диком» рынке.

На Украине, видимо, другие реалии. У представленного на нашем рынке «Шевроле-Ланос» в минимальной комплектации (256 000 руб.) нет ни одной из интересующих нас опций, только полноразмерная запаска. ГУР появляется лишь в следующем исполнении SE (272 400 руб.), а регулировку руля нельзя получить ни за какие деньги. Зато четырнадцатидюймовое «литье» (4 штуки) продается как запчасть (в дополнение к уже купленному автомобилю) за нескромные 14 тыс. рублей. Вполне можно найти «неоригинал» подешевле.

Сходная картина при покупке самого дешевого «Рено-Логан» (263 500 руб.) – такой абсолютно пуст. Мало того, вам предложат специальную опцию (-2700 руб.), суть которой… в отсутствии подушки безопасности. Зато за 12 350 руб. получите недостающий ГУР (штатно его устанавливают с комплектации Expression 1,6 (303 700 руб.), а для следующей версии можете докупить и легкосплавные колеса (9900 руб. за комплект). Подходящий вариант для тех, кто не так богат, чтобы покупать дешевые вещи. Носителям иной жизненной философии порекомендуем «Приору» – лучше навязанная безопасность, чем никакая. ЗР

Время – деньги

Валерий Жаринов



CHERY AMULET 1.6

Изготовитель .... «Автотор»	В эксплуатации «За рулем» .... с августа 2006
Год выпуска 2006	Пробег на момент отчета .... 40 000 км

Предыдущие публикации в журнале .... 2006, № 10, 12; 2007, № 4

За время эксплуатации «Амулет» показал себя шустрым, но шумным. Уже на сотне гудят наружные зеркала и щетки стеклоочистителя, свистит мотор: идем на взлет, пристегните ремни! В целом по шуму «китаец» не лучше большинства отечественных авто. Но в городе, где скорость ограничена 60 км/ч, звук уже не давит на уши. Шумоизоляция здесь весьма оригинальна – так, под обивкой потолка мы обнаружили картон. Дешево и сердито! В то же время не услышишь привычных в наших машинах скрипов панелей и обивки.

В плюс запишем удивительную вместимость автомобиля. Огромный багажник плюс сложенные задние сиденья, образующие ровную площадку, позволяют перевозить и объемные, и длинные грузы. Совсем недавно нам пришлось эвакуировать китайский же скутер с оборванным ремнем вариатора. В «Амулет» он поместился целиком, и багажник закрылся.

А вот давить на крышку багажника или капот не стоит: даже от легкого нажима остаются вмятины. Ржавчины пока нет, если не считать «цветущих» сколов краски на капоте – последствий 60-часовых испытаний на скоростном кольце Дмитровского полигона.

За рулем «Амулета» в целом комфортно, панель приборов хорошо читается. Но чтобы включить первую, третью и пятую передачи, за рычагом приходится тянуться. А заднюю можно ненароком перепутать с первой.

Под капотом – простор и свобода, мотор легко обслуживать и ремонтировать. К сожалению, заглядывать под капот «Амулета» пришлось чаще, чем хотелось бы.

Замигала лапочка зарядки батареи; мы обнаружили перезаряд. Разобрав генератор, выяснили, что отремонтировать его в гаражных условиях непросто. Видимо, так думают и на фирменной СТО, где генератор даже не стали разбирать (и разбираться в причинах неисправности), а просто заменили по гарантии.

Силовой предохранитель (60 А) в блоке возле аккумуляторной батареи оказался недешевым «расходным материалом». Мы купили их несколько – про запас, но однажды в пути очередная плавкая вставка не просто перегорела – расплавился весь блок предохранителей. «Амулет» встал посреди оживленной магистрали без признаков жизни. Чтобы вернуть ему подвижность, пришлось перекинуть провод на соседнюю клемму с предохранителем 80 А.

РАСХОДЫ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ CHERY AMULET (30 000-40 000 км)

Статья расхода	Сумма, руб.
ТО-5 (40 000 км):	
Работы официального дилера	8158
Предохранитель 60 А (4 шт.)	216
Масло трансмиссионное Castrol TAF-X 75W-90 ([illegible] л)	1167
Масло моторное Castrol SLX 5W-30 (4 л)	1273
Антифриз Castrol NF (3,5 л)	754
Фильтр воздушный	297
Фильтр масляный	169
Вода дистиллированная (3 л)	27
Жидкость тормозная (0,75 л)	275
Ремень ГРМ	763
Ремень ГУР	153
Ремень генератора и кондиционера	593
Ролик ГРМ натяжной	780
Фильтр топливный Bosch для ГАЗ-3110 (под шланг)	291
Свечи зажигания (комплект)	339
Жидкость омывателя (10 л)	420
Бензин А-92 (средний расход 11,0 л/100 км)	23 100
ИТОГО (30 000–40 000 км):	38 775
Стоимость 1 км пробега	3,88

Подошло ТО-5 (40 тыс. км): предварительная запись и минимум две недели ожидания. Кроме расплавленного блока предохранителей, в списке неисправностей числился свист из-под капота (начиная с 2000 об/мин), источник которого мы так и не смогли отыскать.

Обслуживание автомобиля заняло в «Центре-Авто» более 10 нормочасов! Под стать и сумма счета – свыше 16 тыс. рублей. При том, что свист как был, так и остался. Мастер заверил, что он слышен практически на всех машинах и возникает в системе впуска. Диагностика «Чери-Амулета» заняла почти два часа оплачиваемого времени, замена по гарантии блока силовых предохранителей – еще час. То, что остальные работы по ТО заняли 8,5 часов (!), можно объяснить ювелирной тщательностью мастеров либо необходимостью подгонять по месту каждую деталь. Время покажет, какой вариант ближе к истине.

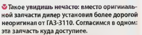
По непонятным причинам, на автомобиль установили топливный фильтр «Бош» от ГАЗ-3110 (двиг. 406). Наверное, не смогли найти у дилеров штатный

ОТРЕМОНТИРОВАЛИ И ЗАМЕНИЛИ:

Отказы генератора на «Амулете» нередки. По гарантии его меняют без проблем, а вот за свой счет накладно: стоит узел 7500 рублей и отличается невысокой ремонтопригодностью.



Такое увидишь нечасто: вместо оригинальной залчасти дилер установил более дорогой неоригинал от ГАЗ-3110. Согласимся в одном: эта залчасть куда доступнее.



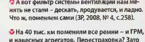






Если среднего предохранителя нет, доехать можно, перекинув его провод (красный) на соседний предохранитель (клемма под винт).





А вот фильтр системы вентиляции нам менять не стали – дескать, продувается, и ладно. Что ж, поменяем сами (ЗР, 2008, № 4, с.258).

Цена оригинального масляного фильтра невысока, но доступ к нему – только снизу, да и оттуда отвернуть его нелегко.



На 40 тыс. км поменяли все ремни – и ГРМ, и навесных агрегатов. Перестраховка? Зато не оборвутся!







Вместе с ремнем ГРМ меняют и его натяжитель, с виду вполне работоспособный. Плохо, что за это платит клиент.



Привод спидометра снимали, чтобы залить масло в коробку передач, после установки он перестал работать и был заменен.

или… не захотели: оригинал дешевле заменителя (238 руб. против 291). Зато менять фильтр системы вентиляции салона вообще не стали – дескать, он и так чистый: «коли печка продувается, то и делать ничего не надо».

Говорят, возвращаться плохая примета, но пришлось: после техобслуживания перестал работать спидометр. Привод заменили по гарантии, но, похоже, причина отказа – человеческий фактор: на СТО его снимали, чтобы залить масло в коробку передач.

В целом «Амулет» показал себя достаточно надежным. Но без доработок отдельных узлов, похоже, не обойтись, тем более что заводская гарантия (2 года или 60 тыс. км) скоро закончится. ЗР

Совет ветеранов

Автомобиль уже давно перестал быть роскошью, и все больше россиян стараются обзавестись колесами. На что могут рассчитывать обладатели не слишком тугих кошельков, выяснял Павел Леонов. Фото: Александр Батыру.

Большинство покупателей полагают, что дешевое авто должно передвигаться самостоятельно и стоить не больше 125 тысяч рублей. В эти рамки укладываются изделия отечественного автопрома 5–10-летнего возраста и модели иностранного производства не старше 20 лет от роду. За эти деньги можно купить классические модели «Жигулей», «ИЖ-Оду», «Волгу», «Оку», переднеприводные модели ВАЗа и немало изделий иностранных производителей, начиная с популярных в России «корейцев» («Нексия», «Матиз», «Акцент») и заканчивая «элитой» этого сектора рынка – европейскими авто, преимущественно германского происхождения («Ауди-80», «Фольксваген-Пассат», «Мерседес-Бенц» Е-класса и т.д.). При равенстве цен возраст прямо пропорционален престижу марки – чем круче статус, тем старше авто, включая порой и откровенный хлам. Подтверждение – в нашей таблице.

Попадаются и довольно свежие экземпляры, но, как правило, это автомобили с правым рулем, творения литовских умельцев, собранные из автокомплектов со свалок Европы, или машины, которые «ищут с собаками» правоохранительные органы разных стран.

ДЕЛОВОЙ РАЗГОВОР

Официальные дилеры не жалуют авто почтенного возраста: с древними экземплярами полно хлопот, много на них не заработаешь, да и не к лицу солидной фирме копаться в старье. Покупка и последующая продажа дешевых автомобилей для автосалонов скорее рекламная услуга, чем способ обогащения, поэтому рассчитывать на большой выбор интересующих нас авто не приходится.



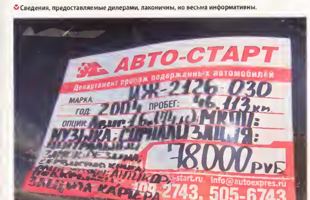
Цены на «дилерские» автомобили выше рыночных на 10–20% – это плата за сэкономленное время и гарантии юридической чистоты авто (все машины проходят криминалистическую и юридическую экспертизы). А вот акт осмотра такого автомобиля и тем более перечень выявленных дефектов вы, скорее всего, не увидите, однако самым настойчивым продавец все же позволит осмотреть машину в собственном техническом центре или на стороне

ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ НЕКОТОРЫХ МАШИН В САЛОНАХ ДИЛЕРОВ, НА РЫНКЕ И В СВОБОДНОЙ ПРОДАЖЕ В МОСКВЕ*

Марка, модель, объем двигателя, л, год выпуска	Цена у дилера	Цена на рынке	Свободная продажа
«Ока» 0,8 2005	81 000	69 000	68 000
ВАЗ-21053 1,5 2003	82 000	77 000	76 000
ИЖ-2126 1,6 2003	87 000	78 000	78 000
ВАЗ-21043 1,5 2003	94 000	85 000	83 000
ГАЗ-3110 2,4 2000	98 000	90 000	88 000
ВАЗ-21213 1,7 2001	105 000	98 000	94 000
«Москвич-214145» 2,0 1999	107 000	97 000	96 000
ВАЗ-21093 1,5 2002	112 000	102 000	98 000
ВАЗ-21102 1,5 1999	113 000	102 000	97 000
«Фольксваген-Гольф» 1,6 1990	–	107 000	106 000
«Мазда-626» 2,0 1991	–	110 000	107 000
«Дэу-Нексия» 1,5 1998	125 000	111 000	109 000
«Форд-Мондео» 1,8 1993	–	115 000	111 000
«Хендай Акцент» 1,5 1995	125 000	117 000	115 000
«Фольксваген-Пассат» 1,8 1989	–	121 000	118 000
«Опель Вектра» 2,0 1993	–	124 000	119 000
«Дэу-Матиз» 0,8 2001	–	125 000	121 000
«Ауди-80» 1,8 1989	–	125 000	123 000
«Мицубиси-Лансер» 1,5 1992	–	129 000	124 000

*Цены в рублях на машины в сходных комплектациях. Прочерк – нет данных

Сведения, предоставляемые дилерами, лаконичны, но весьма информативны.





За 95 тысяч рублей можно стать владельцем даже «Мерседеса» – правда, способного передвигаться только с помощью буксира.



Пороги у этого «Блейзера» 1991 г. прогнили настолько, что на нем не то что на бездорожье, на дороги выезжать небезопасно.

Достоверную информацию проще получить у профильных дилеров, то есть тех, кто занимается продажами и обслуживанием выбранной марки.

Приглянувшийся экземпляр может принадлежать салону либо частнику. Считается, что скидку реально получить только в первом случае, так как основной доход дилер имеет с оборота, а не с конкретного образца. Но торговаться не грех и в комиссионке, надо лишь найти способ уговорить менеджера связаться с владельцем и сообщить тому, что его автомобиль готовы приобрести на 100–200 у.е. дешевле заявленной цены.

Не упускают свой шанс и механики, снимая с комиссионных машин все, что выходит за рамки базовой комплектации. Так что если вы захотите доукомплектовать свежекупленный автомобиль магнитолой, чехлами или комплектом зимней резины – обращайтесь: более широкого выбора при вполне умеренных ценах в другом месте, пожалуй, не найти.

Дешевый товар к продаже специально не готовят: на кузове сколы и царапины, двигатель не вымыт, химчистку в салоне не делали и т.д. Логика очевидна – удорожание авто приведет к падению спроса. Потенциальному покупателю она на руку, поскольку сразу становится ясно, как эксплуатировал авто предыдущий хозяин, перекрашивались ли кузовные элементы, есть ли подтеки масла и т.п. Ведь сияющие свежим лаком кузовные детали и идеальная чистота под капотом на отнюдь не новом автомобиле вызывают подозрения.

В правоте всего вышесказанного мы убедились в первом же автоцентре. Парочка взятых на пробу машин – ИЖ-2126 2004 г., 1,6 л, с пробегом 46 тыс. км, за который просили 78 тыс. рублей, и ВАЗ-21083 2000 г., 1,5 л., с пробегом 53 тыс. км, за 100 тыс. руб., могли похвастать родной краской, отсутствием кузовных повреждений и на поверку оказались очень неплохими вариантами в плане технического состояния. Неудивительно, что «восьмерка» нашла нового владельца в считанные часы. Судя по довольному выражению лиц покупателя и продавца, оба сочли сделку выгодной.

РЫНОЧНЫЕ ОТНОШЕНИЯ

В последнее время рынки все больше теряют былую популярность. Оно и понятно, «щупальцы» дилерских центров проникли во все сферы автомобильной жизни, предлагая более цивилизованный и прозрачный сервис. Лишь в регионах, где «официальная экспансия» еще не столь велика, рынки до сих пор играют значительную роль в процессе автомобилизации страны.

Здесь выбор интересующих нас авто куда больше, цена ниже, а количество (но не качество!) услуг и вовсе не поддается учету. Не сходя с места желающий может получить кредит, оформить покупку через комиссионный магазин, заказать осмотр авто экспертом-криминалистом, нотариально оформить сделку, застраховать машину и т.д. Главное, соблюсти паритет желаний и возможностей.

Машины на рынке расставлены по чинам: дорогие – в одном ряду, дешевые иномарки – в другом, отечественные – в-третьем, грузовые – в-четвертом и т.д. Это очень удобно – не приходится обходить огромную территорию в поисках нужного экземпляра.

> Выбирая недорогую подержанную машину, лучше сосредоточиться на отечественных моделях и относительно свежих «корейцах».

Торгуют, как правило, профессиональные перегонщики, поэтому товар здесь не самого лучшего качества, ведь прибыток они получают с каждого конкретного авто. А схема стара как мир – купить подешевле, навести лоск и продать подороже. Выглядят машины замечательно – чистые, наполированные, без единой пылинки. Что же на самом деле скрывается под сверкающей «оберткой», вы, скорее всего, не узнаете – на техническую экспертизу продавец соглашается крайне редко. Посудите сами: зачем обнародовать нередко плачевное состояние объекта продажи? Да и занимает процедура немало времени, а «конкоместо» на рынке небесплатно. Воз-



Эту «семерку» 2003 г., с пробегом в 72 тыс. км дилер к продаже специально не готовил, о чем свидетельствуют следы наспех сделанного предыдущим владельцем кузовного ремонта.

можно, какие-то юридические и технические гарантии он вам предоставит: будет клясться мамой и даже покажет распечатки из сервиса, но дальше слов дело не пойдет. Придется рассчитывать только на свои силы и знания.

Мы в этом убедились, как говорится, не отходя от кассы. Приглянувшийся поначалу «Фольксваген-Пассат» 1989 г., 1,6 л, МКП, с пробегом 230 тыс. км и ценником в 118 тыс. рублей оказался участником серьезного ДТП. Дефектоскоп намерил на обоих задних крыльях и крышке багажника слой шпатлевки более 2000 мкм (при норме не более 150 мкм). Окончательно все выяснилось после демонтажа фальшпола и пластиковых панелей багажника – горе-продавцы даже не удосужились выровнять и покрасить металл изнутри.

Второй исследованный экземпляр – «Ауди-80» 1990 г., 1,8 л, МКП, с пробегом 247 тыс. км за 123 тыс. рублей понравился куда больше, но вместо оригинала ПТС на руках у продавца был только дубликат. Возможно, документ действительно утерян, не исключать криминальную версию мы бы не стали.

ИНФОРМАЦИОННОЕ ПОЛЕ

Если где и есть широта выбора, так это на страницах информационных изданий. Кажется, можно стать владельцем автомобиля, не вставая с дивана. Но это только видимость. На самом деле, большинство машин уже находится в руках перекупщиков (соответственно цена сразу же увеличивается на их процент), и купить авто из первых рук – большая удача. Существуют и другие трудности: во-первых, объявления содержат минимум информации, а оценить состояние транспортного средства по фотографии невозможно, так что для осмотра потенциальной покупки все же придется «съездить в адрес», а во-вторых, технических и уж тем более юридических гарантий ни один здравомыслящий продавец не предоставит.

ГОРЬКАЯ ПРАВДА

Приобретая подержанную иномарку солидного возраста, будьте готовы вкладывать в нее немалые средства. Поэтому покупка 15-летней иномарки – удовольствие сомнительное, если, конечно, вы не владелец автосервиса. Прочим лучше сосредоточиться на отечественных моделях автопрома и относительно свежих «корейцах» (так, по нашим оценкам, «Дэу-Нексия» – одна из самых дешевых в ремонте и обслуживании иномарок). Пусть они менее престижны, зато моложе; им реже придется ночевать в гараже, да и шансов нарваться на криминал куда меньше, поскольку они, как правило, были куплены в автосалонах дилеров, а не привезены невесть откуда.

А став, наконец, обладателем подержанного авто, помните, что узлы и агрегаты ветерана изрядно устали, поэтому эксплуатируйте его бережно – не гоните лошадей. **ЗР**

Славянский шкаф

«Хонды CR-V» первого поколения (заводские индексы RD1 и RD2) в народе окрестили созвучно аббревиатуре – «сервантами». В разнообразии мебельной фурнитуры разобрался Павел Леонов. Фото: Георгий Садков.

CR-V впервые представили в Японии в 1995 году, а годом позже организовали их выпуск для внутреннего рынка. В России и Европе эти машины появились только в 1997-м, причем с единственным 2-литровым двигателем B20B (128 л.с.), 4-ступенчатой автоматической коробкой передач и полным приводом с автоматически подключаемым задним мостом (заводское обозначение RD1). Пятиступенчатую механику предложили только в 1998 году. Несмотря на скудный выбор, спрос на эти машины оказался огромен, поэтому их сборку организовали в разных частях света – США, Канаде, Англии и на Филиппинах. В Россию официально поставляли вседорожники только японской сборки, но в 2000 и 2001 годах завозили также «англичан». Место рождения можно узнать по VIN, точнее по его первым буквам: JH говорит о японском происхождении, SH – об английском, 1HG и 2HG, соответственно, об американском и канадском, а PAD – о филиппинском. Дополнительные сведения о конкретном автомобиле можно почерпнуть из специальной таблички, где указаны тип двигателя и шасси. На «европейцах» она крепится к левому брызговику в моторном отсеке, на «американцах» её надо искать на рамке радиатора.

НАШИМ И ВАШИМ

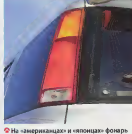
CR-V, предназначенные для российского и европейского рынков, почти идентичны – никакого «российского пакета» нет и в помине. Отличие в основном сводится к отсутствию кондиционера на некоторых «европейках», тогда как все машины, продаваемые у нас, оборудовались им «в базе». Сверх того, в стандартную комплектацию входили подушки безопасности водителя и переднего пассажира, полный электропакет и центральный замок. За доплату можно было приобрести легкосплавные диски, люк в крыше и релинги.

Евразийские машины легко отличить от собратьев из других регионов, даже не глядя на идентификационные номера – по оформлению задней части кузова. Так, номерной знак и фонарь заднего хода с «противотуманкой» у «европейцев» располо-



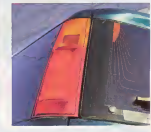


«Кочерга» автомата на рулевой колонке подсказывает, что автомобиль изначально проектировался для американского рынка.



На «американцах» и «японцах» фонарь заднего хода расположен на задней стойке...

... а на «европейцах» ниже – в бампере.





▲ Номерной знак у «еврорлейцев» интегрирован в бамлер, а у машин для других регионов – в пятую дверь.

▼ После рестайлинга чехол «запаски» изготавливали из пластика. Он гораздо практичнее матерчатого.



НАИБОЛЕЕ РАСПРОСТРАНЕННЫЕ КОМПЛЕКТАЦИИ HONDA CR-V

Регион	Двигатель	Кузов	Коробка передач	Привод*	Особенности
Россия/ Европа	2,0 16V 128 л.с.	универсал	M/A	4x4	Отсутствие комплектации как таковых.
	2,0 16V 147 л.с.	универсал	M/A	4x4	
США	2,0 16V 126–128 л.с.	универсал	M/A	П/4x4	Региональные комплектации
	2,0 16V 146–148 л.с.	универсал	M/A	П/4x4	
Япония	2,0 16V 130–145 л.с.	универсал	M/A	П/4x4	Региональные комплектации, правое расположение руля.
	2,0 16V 150 л.с.	универсал	M/A	П/4x4	

*П – передний привод, 4x4 – полный привод

жены на бампере, а запасное колесо висит на двери багажника, тогда как на авто для рынков Северной Америки и Японии номер крепится непосредственно к пятой двери, сигналы заднего хода интегрированы в фонари на задних стойках, а запаска может находиться внутри машины.

На CR-V первых лет выпуска устанавливали черные бамперы, зеркала и молдинги, что весьма практично в городской толчее, однако после рестайлинга 1999 года их начали окрашивать в цвет кузова. В переднем бампере нашлось место противотуманным фарам. Кожух запаски стали изготавливать из пластика (раньше он был матерчатым), передние сиденья обрели более развитую боковую поддержку, появились подсветка кнопок и преднатяжители ремней безопасности.

Тогда же потенциальным покупателям предложили новый двигатель B20Z, выдававший уже 147 л.с. Правда, новым его можно считать условно, так как прироста мощности достигли лишь изменениями впускного и выпускного трактов.

СЕБЕ НА УМЕ

Машины, продававшиеся на рынке США, имели свои собственные комплектации LX, Base, EX и SE (Special Edition). Помимо светоотражающих элементов в переднем и заднем бамперах, формы светового пучка, оцифровки приборов в милях и фаренгейтах, характеристик амортизаторов и пониженной степени сжатия двигателя (под 92-й бензин), эти «хонды» отличались от аналогов из других стран уровнем оснащения. Так, автомобили в самой простой комплектации LX имели как полно-, так и переднеприводное (заводской индекс RD2) исполнение, штампованные колеса и достаточно скудное внутреннее убранство. Автомобили с приводом на одну ось оборудовали только автоматической трансмиссией, тогда как версию 4x4 можно было заказать и с механикой.

Комплектация Base поступила в продажу только в 1997 году. В отличие от LX, все эти автомобили имели привод 4WD и ABS. В более продвинутой комплектации EX ко всему прочему добавляли легкосплавные диски и центральный замок с дистанционным управлением.

Ну а «хонды» в самой «заряженной» версии Special Edition уже щеголяли кожаным салоном, заводской тонировкой и окрашенными в цвет кузова бамперами (правда, не полностью, а лишь в верхней части), молдингами и зеркалами. Кстати, в качестве опции для всех комплектаций предлагали отделку под дерево, охранную сигнализацию и т.д.

ПРОСТОЕ И СЛОЖНОЕ

В Японии первые CR-V выпускали с октября 1995 по август 2001 года, и несмотря на скудный выбор двигателей (как и во всем мире, здесь предлагали только по одному типу двигателя до и после рестайлинга) и трансмиссий, вариантов исполнения автомобиля насчитывалось более десяти.

Самые простые комплектации L package и B specification (даже без кондиционера) снабжали подушками безопасности и ABS только в качестве оп-



Дополнительные светоотражающие элементы в бамперах выдают американское происхождение.

ций, хотя привод на все колеса и автомат были обязательны.

Более продвинутые варианты Fullmark и Performa появились после рестайлинга в 1998 году и обзавелись подушками и ABS уже «в базе», а их версии с приставкой Navi даже оборудовали навигационной системой. Обладатели Fullmark могли насладиться отделкой салона под дерево, а в качестве опции – заказать систему VSA, обеспечивающую слаженную работу ABS, 4WD, Slide Control и TCS (антипробуксовочная система), тогда как владельцы машин в комплектации Performa довольствовались лишь TCS (опционально). Зато утешением последних служил кузов повышенной жесткости и релинги на крыше.

Встречаются, но довольно редко, комплектации Smart Scape и Active Scape, которые отличаются дополнительными стоп-сигналами, возможным присутствием навигационной системы и отделкой салона.

БЛИЖЕ К ТЕЛУ

На вторичном рынке представлено огромное количество автомобилей, среди которых преобладают привезенные из США и Японии. Несмотря на схожесть с европейскими аналогами, коды многих деталей у них свои, что непременно приведет к проблемам при заказе запчастей, так как дилеры не располагают соответствующими каталогами. К тому же структура VIN японских CR-V отличается от общепринятой, а это, в свою очередь, не позволяет непосвященным даже определить заводское оснащение автомобиля. Лучше (хоть и дороже) остановить свой выбор на «европейцах» или машинах, проданных в России через официальных дилеров. ЗР

Редакция благодарит начальника отдела по обучению персонала компании «ФК Моторс» Бориса Дмитриева за помощь в подготовке материала.



Трудности перевода

Если верить интернет-словарям, имя «Tager» на русский не переводится. Что за зверь носит экзотическое название, вместе с читателями ЗР выяснили Игорь Тереминко и Евгений Борисенков. Фото: Константин Якубов.

На поверку автомобиль оказался старым знакомым – вседорожником «Саньён-Коррандо». Впрочем, вездеход поменял не только название, но и место рождения – с этого года его производят на автозаводе ТагАЗ. Причем делают это с изрядной долей локализации – кузов, например, сваривают и окрашивают на вполне современных автоматизированных линиях. Производительность здесь куда выше, чем при ручной, стапельной технологии, да и гибкость не хуже – при необходимости роботов нетрудно переучить.

Сама машина, несмотря на корейское происхождение, будто специально создана для России. Мощная рама, полный привод с подключаемым передним мостом, трансмиссия с понижающей передачей и межосевым дифференциалом повышенного трения, зубастые шины



размером 235/75R16 – именно то, что надо. За лицензионные «мерседесовские» двигатель и коробку передач тоже можно не беспокоиться – родословная говорит сама за себя. Практичный трехдверный кузов оборудован не сказать, чтобы скромно: кожаные сиденья с электроподогревом, кондиционер и магнитола CD+MP3 не из разряда бюджетных. На дегустацию завод предложил две комплектации – минимальную на сегодняшний день T2 с четырехцилиндровым бензиновым двигателем (2,3 *л*, 140 л.с.) и механической пятиступенчатой коробкой, и «топовую» T5. К ней прилагалась рядная же «шестерка» (3,2 *л*, 220 л.с.) в паре с классическим четырехступенчатым автоматом, датчик дождя, противотуманные фары и регулируемый поясничный упор. Стоимость первого авто на момент знакомства составляла 629 900 руб., второго – 769 900 руб.

ПОЛОСАТЫЙ РЕЙС

Гостеприимные заводчане не только предоставили технику для дегустации, но и пригласили читателей в цеха – поглядеть за процесс ее создания. Однако от места старта (автомобили ждали нас в автосалоне «Аксай» в Ростове-на-Дону) до финиша (завод ТагАЗ, Таганрог) оказалось всего-то чуть более… шестидесяти километров! Пришлось ехать в обход – местными тропами. Первоначально планировали двигаться лишь по дорогам с покрытием: машинки-то новенькие – мало ли что! Но, по счастью, атласы автодорог составляют у нас для потенциального противника. Желтые ниточки на карте материализовались не только в ухоженные двухполосные шоссе, но и в труднопроходимый проселок, разбежавшийся в конце концов сотней полевых направлений. Тут уж дегустаторы свой шанс не упустили, протестировав «тагеры» во всех мыслимых и немыслимых режимах. Оттого и высказывания получились довольно разносторонними.

СЛОВО И ДЕЛО

Когда-то мечтой многих советских автомобилистов был УАЗ – простой по конструкции, грузоподъемный, выносливый, проходимый, прочный и долговечный… Нынешний «Патриот» отвечает, увы, далеко не всем названным требованиям, а значит, «Тагер» с учетом российского происхождения и почти российской цены вполне может рассчитывать на успех. Нужно только точно позиционировать модификации. Самую мощную, например, дегустаторы предложили назвать «Спорт». Если заводчанам понравится, наша рубрика войдет в историю ТагАЗа, пусть и всего одним словом.



Наталья Яцинас, Таганрог, директор транспортной компании. Ездила на автомобилях ВАЗ, АЗЛК, ГАЗ, КамАЗ и многих иномарках. Водительский стаж – 11 лет. Уверена, что средства пассивной безопасности ей не понадобятся, но ремень все-таки застегивает – закон есть закон.

БЕЛЫЙ

Нейтральный дизайн в стиле «унисекс» импонирует куда больше, чем грубые мужские авто, олицетворяющие культ силы. Трехдверного кузова для истинного джипа достаточно – в тяжелых условиях он прослужит дольше. Внутри уютно – двухцветный пластик создает умиротворяющую атмосферу. Понравились и сиденья – поясничный подпор и хорошая боковая поддержка важны не только для гоночных трасс, но и для бездорожья. Обилие регулировок помогает без труда принять удобную позу, но электрифицировать процесс подгонки я бы не стала – один раз можно и ручки покрутить. А вот высоту руля придется менять часто: на шоссе для удобства хвата – повыше, на проселке для улучшения обзора – пониже. Хотя на «картинку» грех жаловаться – малый наклон передних стоек и короткий капот позволяют все видеть как на ладони. Заднее стекло тоже немаленькое, расположено в самом хвосте и фактически обозначает габарит. Добавьте сюда электрические зеркала и поймете, почему здесь не нужен парктроник. Кожаная обивка «Тагера» не дань престижу, а скорее спецодежда. Грубый материал прочен, износостоек и отлично моется. Вход назад более-менее удобен – сложить спинку и подвинуть вперед сиденье можно одним движением. Мест на диване два, но благодаря откидным боковым подлокотникам и ровному полу можно втиснуть и третьего. Грузовая дверь широкая, словно створка ворот – удобно. Закрывается герметично – не проникают ни шум, ни пыль. Управление таким мощным авто на скользком покрытии требует подготовки. Передний мост поначалу лучше не отключать – меньше таскает. На несильном бездорожье «Тагер» провоцирует на быструю езду – длинноходные подвески и огромный (по ощущениям – полметра) клиренс делают аттракцион безопасным. В непролазной грязи поможет понижающая передача. Тут не помешали бы более жесткие блокировки, но ведь это лишь вседорожник – не трактор!

ЧЕРНЫЙ

Скромного двигателя для повседневной езды достаточно. Особенно хорошо начинающему – не с чем сравнивать. Зато расход около 12 л/100 км у такой машины – просто супер. Коробку переключала одним пальцем – понравилось. Передачи длинные – удобно на бездорожье, усилие на педали сцепления – незначительное. Есть над чем задуматься, учитывая разницу в цене.



Роман Головко, 23 года, Ростов-на-Дону, инженер по гарантии. Ездил на автомобилях ВАЗ, ГАЗ, ФИАТ, «Хендай», КИА, «Ниссан». Водительский стаж – 7 лет. Полагает, что раз Правила существуют, то их надо соблюдать.

БЕЛЫЙ

Вид вполне приличный, лишь решетка радиатора устарела – не соответствует современным понятиям о красоте. Трех дверей недостаточно, разве что использовать автомобиль как пляжный или второй в семье. Задняя дверь хороша, жаль, не предусмотрена форточка для мелкой поклажи и нет полочки на уровне спинок. До окончания специальных курсов с домкратом лучше не связываться – при попытке достать его сильно поранил руку! Нет места для аптечки и огнетушителя – хоть в кармане носи! Хорошо хоть запаска где надо – ни багажник не уменьшает, ни клиренс. Но нужен добротный чехол – неровен час уведут. Под капотом – полный порядок. Пробки, щуп, диагностический разъем – все на виду. Спасибо за газовые упоры – позаботились о «грузчике». Садиться удобно вперед и назад, хотя переднего пассажира в последнем случае приходится высаживать – вместе с креслом его не сложишь.

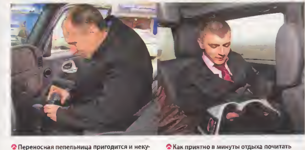
Высокая посадка дает ощущение защиты. Ниш для мелочи маловато – даже очки и фонарик убрать некуда. Торпедо, в общем-то, на любителя, но мне понравилось – пуская форма простая и пластик дешевый, зато зазоры близки к идеалу! Сиденья хороши по форме, но качество кожи сомнительное. И перфорация необходима, не то запаришься. Диапазон регулировок великолепен – передний пассажир может полностью вытянуть ноги. Ветровое стекло маловато. Первое впечатление – «амбразура», потом привык. Мотор – лучше не придумать. На такой ни бензина, ни денег не жалко. Автомат как солдат в строю: все полученные команды выполняет немедленно и четко. Отлично проявил себя на бездорожье – с таким ехать внатяг гораздо легче. ГУР работает отлично, не закусывает и не гудит даже в крайних положениях. Машина надежно защищена снизу – от серьезного удара ничего не погнулось и не оторвалось. А вот релинги на крышу я бы добавил – некуда удочки положить!

ЧЕРНЫЙ

Единственное оправдание для слабого мотора – скромный аппетит. А вот механическая коробка тут к месту: простота – большой плюс в тех местах, где обитают вседорожники. Но рычаг я бы укоротил. И еще бамперы покрасил бы в цвет кузова – уж больно красиво!



Бардачок, увы, невелик – сопроводительная документация занимает едва не половину объема.



Переносная пепельница пригодится и некурящему, скажем, для хранения заначки.

Как приятно в минуты отдыха почитать любимый журнал!

Пока автомобиль новый и чистый, добраться до любой точки подкапотного пространства можно, не испачкав рукавов.





Анна Чепко, Таганрог, экономист. Ездила на автомобилях ВАЗ, ГАЗ, «Хёндай». Водительский стаж – 6 лет. Считает, что при выборе авто необходимо учесть не только свои потребности, но и его способности.

БЕЛЫЙ

Машина не похожа на остальные – непривычный дизайн привлекает внимание. Неважно, нравится или нет, главное – зацепило. Приятно, что какая-то часть перепадет и владелице. Со стороны «Тагер» кажется громоздким, но при близком знакомстве оказывается довольно компактным. Возможно, виноват белый цвет, который «полнит» вседорожник, но вместе с тем он самый приятный в гамме. Под капотом все видно и доступно – легко доливать жидкости, протирать и мыть. Правда, меня проблемы удобства обслуживания и ремонта не волнуют – на то есть мужчины. Багажник велик, но в меру – сразу видно, где что лежит, да и дотянуться нетрудно. А если разложить задние сиденья, тогда и несколько ульев войдет (в моей семье уважают мед).

Понравилось, что домкрату и баллонному ключу отвели свой закуток. А вот багажных сеточек не хватает – придется докупать и пристраивать самостоятельно. Запаску с третьей двери сама не сниму – сил не хватит. Садиться в высокую машину помогает подножка с резиновыми накладками – нога не скользит. Панель приборов без изысков, но удобная, что важнее. Пластик хорош по форме и практичен – в салоне легко поддерживать чистоту. Все более-менее серьезные емкости снабжены крышками: не пылится. Удачная пепельница – легко перенести ее в нужное место и благодаря подсветке отыскать в темноте. Едва устроившись в кресле, сразу проверила наличие зеркал в козырьках – есть! Проехав почти 100 километров за рулем, особенных неудобств не обнаружила. То же могу утверждать и от лица пассажиров (в этом качестве путешествовала еще «сотню»). Для них, кстати, приготовили редкую опцию – боковые подлокотники. Очень удобно! Подвеска работает хорошо – если следить за дорогой. Несмотря на монументальность, она не может проглотить все, что попадается у нас на пути.

ЧЕРНЫЙ

Цвет – самый подходящий для бездорожья. Двигатель прельщает умеренным аппетитом при удовлетворительной тяге. На «механике» двигалась увереннее – привычка! А еще с такой коробкой лучше чувствуешь настроение двигателя – по его рыку. Передач с избытком, даже на шоссе пятая не понадобилась. Правда, на дегустации все ехали по правилам, в ином случае может и пригодиться.



Владимир Натаденко, 36 лет, Шахты, учитель физики и математики. Ездил на автомобилях ЗАЗ, ВАЗ. Водительский стаж – 12 лет. Основой безопасного управления полагает точный расчет.

БЕЛЫЙ

С виду простоват, фары слишком дешевые. Черное жабо не сочетается с капотом – надо бы в цвет кузова. И только сзади – полный порядок: все, что подобает вседорожнику, на месте. Внутрь попадать неудобно – подножка маленькая, да к тому же пачкает брюки. Двери закрываются с третьей попытки – видно, уплотнители не обмялись. Зато распахиваются широко и проем что надо. Сиденья с отличной фиксацией в меру жесткие – то и другое пригодится на бездорожье. Кожа – удовольствие сомнительное: летом спина будет мокрой. У ткани теплообмен куда лучше. А саму обивку можно сделать легкосъемной – для удобства химчистки и стирки. Руль хорош – с приливами под пальцы. Зато сигнал ни в какие ворота – попробуй-ка попасть в самый центр ступицы, да еще и дудка слабая. Спидометр и тахометр читаются хорошо, но для пользования указателями температуры и топлива надо знать английский язык – буквы по краям шкал латинские. Огорчило отсутствие бортового компьютера – у «Калины» и то есть. Индикатор включения кондиционера горит синим – днем не видно. Ползунковый кран управления отопителем родом из каменного века, а меж тем вся вентиляция на электроприводах. Воздух поступает с огромным запасом – отлично! Отдельные воздуховоды заведуют чистотой боковых стекол в районе зеркал – незаменимая опция. В сочетании с подогревом электрорегулируемых зеркал – весомый вклад в копилку безопасности.

Красные катафоты на торцах дверей – из этой же области. Не мешало бы добавить подсветку внизу, чтобы видеть, куда ступать – ездят ведь по грязи! Переключатели на местах, а вот найти кнопку заднего дворника – проблема. Правое сиденье складывается хорошо, но обратный процесс заставляет помучиться. Подушки безопасности должны быть всегда – здесь лишь необходимый минимум. А преднатяжителей нет – плохо! Тянуться за ремнем безопасности водителя далеко – стойка трехдверного кузова отодвинута к корме. Может, стоило перенести крепление на усилитель крыши? Кик-даун испробовал на всю катушку – ракета! С таким на обгоне не зависнешь. Хотя мощности и так с избытком – порой кажется, что «лошади понесли».

ЧЕРНЫЙ

Такой цвет в грязи не годится! По крайней мере для тех, кто моет машину сам. Мотор проявил себя очень достойно, чего не скажу о коробке. Велик ход рычага – при включении «пятой» задеваешь колено соседа. Да и четкость сомнительная – у моей «девяностодевятой» лучше!



НАШИ ПОМОЩНИКИ В ДОРОГЕ

В путешествие мы захватили два навигатора – КПК Pocket Navigator 3560 и ComStorm Star с предустановленной программой «Автоспутник» версии 3.1 от компании «Навигационные системы». Благодаря чувствительному приемнику на чипе Sirf III, оба устройства быстро определяли положение автомобиля и не теряли его ни в городской застройке, ни среди деревьев. Встроенный модуль Bluetooth PS60 можно использовать для громкой связи по мобильнику. Кроме того, можно задействовать возможности обычного КПК – от записной книжки до плеера. Не понравились красивые алюминиевые кнопки до края корпуса – их легко случайно нажать. У ComStorm отметим простое и удобное меню, нескользящий корпус, ясный экран. Минус – неудобное выносное крепление стилуса.

Заместитель генерального директора Владимир Гелеверов (в центре): «В этом году планируем изготовить 5 тысяч «тагеров».

Культура производства на высоте: в сборочном цехе трудятся тысяча человек – и все в белых перчатках!







Реквием по 98-му

В ближайшее время из продажи исчезнут все сорта бензина, кроме А95. Мало того, изменяются требования к топливу вообще, да так, что редакция решила изготовить свой собственный бензин – «ЗР-ПЕТРОЛ»! Готовят бензин и разбираются в ситуации Михаил Колодочкин и Александр Шабанов.

Что случилось? Первое апреля давно позади – информация о грядущих переменах взята из постановления Правительства РФ (см. «Нашу справку»). Берем документ в руки (в отличие от древних ГОСТов, он – на удивление тоненький) и читаем ту часть, что касается бензина и дизельного топлива.

Первое, что бьет в глаза – судьба 80-х, 92-х и 98-х бензинов. Жить 80-м и 92-м осталось три года с момента ввода регламента. А вот 98-му отвели полгода – то есть после 27 августа 2008 года он обязан исчезнуть! Почему и зачем? Можно предположить, что из двух соображений. Первое – чтобы все стало как в Европе! Второе – видимо, забота об экологии.

Аргументы достойные, но есть сомнения.

СОМНЕНИЕ ПЕРВОЕ: А БУДЕТ ЛИ ЛУЧШЕ?

Технический регламент резко ограничивает содержание серы, бензола и ароматических углеводородов, дающих самые опасные токсические компоненты отработавших газов. Это – хорошо. Запрещено использование металлосодержащих присадок –

и это правильно: нечего автомобили гробить. Но зачем отменять 92-е и 98-е бензины – тоже ради экологии? А кто сказал, что 95-й с этой точки зрения менее опасен, чем 92-й или 98-й? Весь опыт наших (и не только) экспертиз топлива говорит о другом.

СОМНЕНИЕ ВТОРОЕ: СКОЛЬКО СТОИТ?

По оценкам нефтяников, перевод автомобильных топлив на стандарты Евро IV согласно Техническому регламенту обойдется в огромную сумму. Речь только о вложениях в реконструкцию наших НПЗ. Не забудем про рост инфляции, вызванный ликвидацией относительно дешевых сортов топлива.

СОМНЕНИЕ ТРЕТЬЕ: НА ЧЕМ ПАХАТЬ?

Конечно, если в относительно современный двигатель вместо 92-го бензина налить 95-й, ничего страшного не произойдет. Но заметим, что доля грузовиков, катающихся по нашим дорогам с прошлого века, составляет примерно 64% от их общего

МНЕНИЕ СПЕЦИАЛИСТА



Ашихмии Олег Борисович,
первый вице-президент
Российского топливного союза

Регламент достаточно долго разрабатывался и согласовывался, но не прошел всестороннего рассмотрения. В результате документ содержит множество ляпов.

Основных проблем несколько. Непонятно, что делать с автомобилями, которые потребляют 92-е и 98-е бензины. Переход на 95-й неминуемо приведет к удорожанию содержания автопарка, хотя ни на эксплуатационных свойствах, ни на экологии это не скажется. Дань моде в данном случае будет поощряться из кармана автомобилистов. Процесс повлечет удорожание и других видов топлив. А инвестиции в производство топлив стандартов Евро IV потребуют, по разным оценкам, от 300 до 600 млрд. долларов. Эти суммы – не из бюджета страны и тем более не из нефтяных компаний: в конечном счете, они – от нас с вами.

НАША СПРАВКА
27 февраля 2008 года подписано Постановление Правительства РФ №118, утверждающее новый Технический регламент «О требованиях к автомобильному и авиационному бензину, дизельному и судовому топливу, топливу для реактивных двигателей и топочному мазуту». Новый документ является обязательным для исполнения, однако система его реализации не описана. Поэтому ранее действующие «топливные» ГОСТы фактически обретают рекомендательный характер.

числа. ГАЗ-52 и 53, ЗИЛ-130 и 131, ГАЗ-66 – зачем им 95-й? Греться начнут, расход топлива вырастет.

С 98-м бензином дело куда сложнее. Область его использования специфическая: форсированные моторы, требующие топлива с высокой детонационной стойкостью! Как быть, менять конструкцию? Перепрошивать программы, неизбежно теряя в мощности? Европа так не делает…

Кстати, есть лазейка: согласно той же бумаге, по оборонному заказу можно делать любой бензин! Остается как-то привязать профиль деятельности предприятия к стратегической безопасности страны.

СОМНЕНИЕ ЧЕТВЕРТОЕ: ОТКУДА ЧТО БЕРЕТСЯ?

Откуда в документе столько несуразностей? Например, авторы запретили использовать в дизельном топливе металлосодержащие присадки. Но, простите – и без того никому не приходит в голову лить всякие железо, свинец и марганец: ведь это антидетонаторы, то есть составы, снижающие цетановое число! Напротив, антидымных присадок без металлов, в частности соединений бария, пока еще не придумано! А как понять, что у дизельного топлива для холодного и арктического климата цетановое число должно быть на 4 (!) единицы меньше, чем для обычного? Неужто пуск дизеля зимой проще, чем летом – ведь цетановое число в очень большой степени влияет именно на пусковые свойства. И как родилась отмена ограничения теплотворной способности авиационных бензинов, очень сильно влияющих на дальность полета?

МНЕНИЕ СПЕЦИАЛИСТА



Ашкинази Лев Абрамович, член Северо-Западного Совета по горению и взрыву РАН, академик МАПИ

Хотел бы сделать некоторые дополнения к замечаниям авторов статьи и обозначить важные проблемы. Так, необходимо ввести количественную характеристику естественных примесей металлов в бензине и дизельном топливе, поступающих туда как в процессе переработки, так и транспортировки. Обязательно указать метод контроля. Следует оговорить необходимость наличия паспорта продукции на АЗС. И – вопрос к авторам документа: если на АЗС зальют в резервуар топливо одной марки, но от разных производителей, будет ли это считаться смешением нефтепродуктов со всеми вытекающими последствиями?

По непонятной причине документ не оговаривает возможность использовать в автомобильных дизельных топливах оксигенатов (биотопливо, растительных масел и их эфиров, диметилового эфира и т.д.). Наконец, любой ГОСТ содержит список авторов и разработчиков, но у данного регламента таковых нет. Почему?

СОМНЕНИЕ ПЯТОЕ: ПЛЮС-МИНУС ДВА ЛАПТЯ

Любую физическую величину можно определить десятком различных способов, поэтому любой ГОСТ регламентировал методы измерения. Например, разница в определении октанового числа при использовании разных методов доходит до двух единиц – поэтому стандарты легализовали установку УИТ. Другой пример – определение содержания «ароматики» в топливе. Основной метод, действующий в мире, предписан правилами ASTM D 4420-94. У нас есть и другие методы, например, по ГОСТ 29040-91. Разница весьма существенна. Но регламент обходит этот вопрос – тогда какой же метод возьмем? Или изобретем свой?

СОМНЕНИЕ ШЕСТОЕ: А ЕСТЬ ЛИ «ЕВРО»?

Приблизить качество отечественного топлива к требованиям Евро, конечно, нужно. Но почему предписания нового регламента не дотягивают даже до реального Евро IV? К примеру, предельное содержание олефиновых углеводородов в бензине класса Евро IV – 14%, а у нас – 18%. У них наличие моющих присадок является обязательным, а мы скромно пишем – «может содержать моющие присадки, не ухудшающие его показатели и свойства». Разница не просто существенна, а принципиальна!

СОМНЕНИЕ СЕДЬМОЕ: «ЗР-ПЕТРОЛ»

В действующем пока еще ГОСТ Р 51105-97 качество топлива характеризуют полтора десятка параметров. А в новом стандарте жестко оговорено только предельное содержание наиболее опасных компонентов топлива, запрещено присутствовать металлам и метанолу. Но из параметров, определяющих работу мотора, нормируются только два (!) – детонационная стойкость и давление насыщенных паров.

Каков на практике бензин, полностью отвечающий новым требованиям? Его еще нет в продаже? Сделаем сами! В магазине химреактивов покупаем по нескольку литров разных углеводородов – изооктана, гептана, ортоксилола. Добавляем для вкуса изопропилового спирта, кое-что из циклических углеводородов, парафинчиков для навару. Состав подбираем так, чтобы выполнить требования по октановым числам. Давление насыщенных паров – нормальное, бензол и сера – отсутствуют, «ароматики» – 33%, кислорода – меньше 2%. Свинца, железа и марганца – нет. Получился супербензин, соответствующий регламенту. А теперь сравним его с обычным 95-м на стендовом двигателе ВАЗ-2111.

Мотору наша «бодяга» не понравилась! Мощность и расход ухудшились, а токсичность, особенно содержание СН, вообще выросла чуть ли не вдвое. И отложениями двигатель зарос, как выяснилось, непомерно. А все потому, что и фракционный состав, и плотность – не те, что нужны двигателю. Да и скорость сгорания топлива, судя по полученным результатам, явно уменьшилась. Но все это регламенту «по барабану».

МНЕНИЕ СПЕЦИАЛИСТА



Мохнаткин Эдуард Михайлович, руководитель Органа по сертификации нефтепродуктов АНО «ЦС ТЭР», д.т.н., профессор, академик МАНЭБ

Создается впечатление, что данный Технический регламент создавали не вдумчивые специалисты, а люди, привыкшие делать всё торопливо и безответственно. Документ вообще не содержит никаких ссылок на методики и стандарты, согласно которым его следует реализовывать. На мой взгляд, это – издевательство над здравым смыслом, путь к анархии.

Авторами статьи приведен яркий пример, показывающий, что искусственное топливо, формально соответствующее требованиям нового документа, не имеет прав на существование. Между тем в условиях документальной непродуманности особую роль приобретает как раз оценка качества топлива на реальных двигателях. Для реализации этой идеи создана и зарегистрирована «Система добровольной сертификации горюче-смазочных и химических материалов». Суть в том, что топливо, наряду с определением физико-химических показателей, испытывается на реальных двигателях с определением мощностных, экономических и экологических показателей. У добросовестных производителей появляется возможность подтвердить качество своей продукции сертификатом соответствия.

СОМНЕНИЕ ВОСЬМОЕ: ЧТО ДЕЛАТЬ-ТО?

Документ принят, премьер-министр его подписал, теперь это – закон! Более того, согласно ранее принятому Закону о техническом регулировании, после ввода в действие Технического регламента все ранее действующие ГОСТы теряют свою обязательную силу. Увы, надо готовиться к грустным последствиям.

Для начала, всем АЗС срочно распродать 98-е бензины, а тем, кому такой бензин предписан изначально – менять машину либо делать запасы топлива, пока не поздно. Ведь с 27 августа они становятся «вне закона». А остальным автомобилистам – надеяться, что за три года, отмеренных 80-м и 92-м, как говорил восточный мудрец и проходимец, «либо ишак, либо эмир, либо мы…» **ЗР**

Да здравствует мыло душистое!

Летом, в отличие от зимы, всегда есть альтернатива стеклоомывающим жидкостям – бесплатная вода. Вопросом, стоит ли все же покупать фляги и флакончики, задался Алексей Воробьев-Обухов.

Среди 12 образцов летних омывателей, обнаруженных по весне в магазинах столицы, три были готовы к употреблению и расфасованы в 4-литровые емкости. Удобно заливать, но неудобно возить. Остальные – концентраты. Для испытаний, согласно требованиям ОСТ 6-15-1616-90, в лаборатории приготовили типовое дорожное загрязнение, состоящее из глины, олеиновой кислоты, кварцевого песка, моторного масла, ланолина, углерода, аммиака и цемента. Именно на этой адской смеси проверялась моющая способность – причем вне зачета была испытана и бесплатная вода. Скажем сразу: она, единственная, провалила этот тест, показав лишь 76-процентную моющую способность при норме ГОСТ Р 51696 не менее 80%. А вот омыватели все до одного справились с задачей, показав результат не хуже 95% и усложнив тем самым расстановку в итоговой таблице.

На определении моющей способности эксперты не остановились и проверили с помощью хроматографа, нет ли в жидкостях запрещенного метанола. Его не обнаружили, зато выявили другой растворитель – этилацетат. Это вещество хорошо растворяет смолы, жиры, масла и сложные эфиры целлюлозы. О целлюлозе мы упомянули не случайно: именно этилацетат используют как растворитель для нитроцеллюлозных эмалей. Их сегодня не используют на заводах для окраски кузовов, но в качестве ремонтного покрытия еще можно

ХАРАКТЕРИСТИКИ ЛЕТНИХ ОМЫВАТЕЛЕЙ

Место	Наименование продукта	Моющая способность, %	Содержание этилацетата, %	Ориентировочная цена 1 л готового раствора, руб.
1	BBF	100	–	0,6
2	Next Lavr Insect Cleaner	100	0,1	4
3	Liqui Moly	100	0,25	13
4	SCT Scheiben-Reiniger	99	0,15	2
5	AGA суперконцентрат	99	10,2	5
6	Arexons Scheibenklar	99	0,04	6
7	Long Way Elite	98	1,3	21
8	Forsage	97	0,5	13
9	Prestone Bug Wash	97	–	25
10	Hi-Gear HG5652	96	5,5	4
11	Long Way Fly Wash	95	4,8	9
12	Strike*	96	14,3	19

*Оставил след на лакокрасочном покрытии

12 место — Летний автоочиститель стекол Strike | 11 место — Long Way Fly Wash | 10 место — Hi-Gear Windshield Washer Booster HG5652 | 9 место — Prestone Bug Wash Concentrate



12 место. Летний автоочиститель стекол Strike

Производитель:
ОАО «Химик», Россия

Цена – 75 руб.
за 4 л готового раствора

Изготовителя подвело стремление обеспечить температуру замерзания -5°С. Видимо, поэтому в состав бухнули 14,3% этилацетата, что привело к появлению несмываемых следов на лакокрасочном покрытии, хотя моющая способность далеко не самая высокая

➕ Удобная канистра с носиком

➖ Оставляет следы на эмали

11 место. Long Way Fly Wash

Производитель
НПФ «Юнона-Авто», Россия

Цена – 35 руб.
за 1 л концентрата на 4 л готового раствора.

Концентрата в литровой упаковке хватит на пару полных заправок типичного бачка Раствор не должен замерзнуть до -3°С. Имеет в составе ароматизатор и ингибитор коррозии

➕ Умеренная цена

➖ Самая слабая в тесте моющая способность

10 место. Hi-Gear Windshield Washer Booster HG5652

Производитель
Hi-Gear Products Inc., США

Цена – 154 руб.
за 355 мл на 35 л готового раствора

Состав необременителен для кошелька, моющая способность средняя, зато есть подробнейшая инструкция на русском языке, которая не рекомендует применение на пластиковых и деревянных деталях

➕ Удобная мерная шкала на флаконе

➖ Не слишком высокая моющая способность

9 место. Prestone Bug Wash Concentrate

Производитель
Prestone Products Corporation, США

Цена – 100 руб.
за 458 мл на 4 л готового раствора.

Утверждая, что эта жидкость «на 100% лучше всех других отмывает стекло», изготовитель погорячился – в тесте показатель средний. Аромат лимона присутствует, а вот цена совершенно нескромная

➕ Приятный запах

➖ Самая высокая цена в тесте

8 место	7 место	6 место	5 место
Летний автоочиститель стекол Forsage	**Long Way Elite Screen Wash**	**Arexons Scheibenklar 1:100**	**AGA суперконцентрат**
Производитель ОАО «Роснефтехим», Россия	**Производитель** НПФ «Юнона-Авто», Россия	**Производитель** Misal Arexons, Италия	**Производитель** ООО «Эй-Джи-Эи Автомаг», Россия
Цена – 55 руб. за 4 л готового раствора	**Цена – 85 руб.** за 4 л готового раствора	**Цена – 150 руб.** за 250 мл на 25 л готового раствора	**Цена – 30 руб.** за 100 мл на 6 л готового раствора.
Среди готовых к употреблению омывателей этот – самый дешевый. Притом упаковка – самая емкая: целых 4,4 л. Содержит отдушку, изготовитель обещает выдающиеся способности по удалению следов насекомых.	Не должен замерзнуть вплоть до –3°С. Содержит ароматизатор – видимо, и вправду элитный, что нашло отражение в цене. Моющие способности неплохие, но не выдающиеся	Есть удобный мерный баллончик на 2,5 л готового раствора. Подчеркивается, что омыватель не вредит пластику – это важно для омывателя фар некоторых авто. Аромат мятной свежести дополнительно делает процесс приятным	Обошел предыдущий образец на один рубль. При разбавлении не нужно ничего отмерять – можно вылить от половины до целого флакончика в бачок. Моющие средства на высоте, хотя в нашем тесте есть и стопроцентные результаты.
+ Демократичная цена	+ Неплохие моющие свойства.	+ Невысокая цена, удобная упаковка	+ Хорошая моющая способность, низкая цена.
– Средние моющие способности на стандартной грязи	– Весьма высокая цена	– Отсутствуют дата производства и срок хранения.	– Флакона хватит максимум на две заправки бачка.

встретить. А потому мы привели в таблице процентное содержание этилацетата, способного оказать растворяющее воздействие на покрытие старых или кустарно перекрашенных кузовов.

В лаборатории, разумеется, проверили воздействие омывателей на лакокрасочное покрытие: по методике «Форда», с использованием тест-пластин этой фирмы. Таким образом, результаты могут быть напрямую отнесены к кузовам, окрашенным эмалями из числа применяемых ныне для «фордов». И тут нас ждал неприятный сюрприз: один из образцов оставил на покрытии «видимую несмываемую границу по контуру высохшей капли (особенно на поверхности, окрашенной темной краской)».

В заключение – комментарий к табели о рангах. На первые позиции попали те омыватели, которые показали наивысшую моющую способность при минимальной цене в расчете на литр готового раствора. Эта цена, кстати, не так уж и велика, а лидер и вовсе может посоперничать с водой. Да здравствует мыло душистое! **ЗР**



4 место	3 место	2 место	1 место
SCT Scheiben-Reiniger	**Liqui Moly летний шампунь в бачок омывателя**	**Next Lavr Insect Cleaner Мухомой**	**BBF моющая добавка в бачок омывателя**
Производитель SCT, Германия	**Производитель** Liqui Moly, Германия	**Производитель** НПО «Поликом», Россия	**Производитель** ЗАО «Химпромпроект», Россия
Цена – 50 руб. за 250 мл на 25 л готового раствора.	**Цена – 65 руб.** за 50 мл на 5 л готового раствора.	**Цена – 50 руб.** за 330 мл на 13 л готового раствора	**Цена – 30 руб.** за 250 мл на 50 л готового раствора.
Имеется удобный дозатор вверху флакона, содержимого которого хватит на 5 л. Обладает цитрусовым запахом и самой низкой среди импортных средств ценой	При таком объеме флакона дозатор, видимо, сочли излишним. Приятный лимонный аромат, применим для фар с поликарбонатным стеклом. Указана дата изготовления, но срока годности нет. То, что он превышает один год, однозначно доказал наш тест.	Специалисты Южно-Уральского университета сумели создать композицию, отлично отмывающую стекло – хотя и на основе импортных компонентов. Быть может, упоминание о них лишь маркетинговый ход? Состав недорогой, на упаковке есть деления.	Фантастика! Оказывается, можно добиться идеальной очистки стекла почти задаром – даже при условии использования концентратов фирмы BASF и ряда других. Отмерять жидкость нужно колпачками. Указаны и дата изготовления, и срок годности
+ Очень низкая цена, удобная упаковка	+ Отличные моющие свойства	+ Отличные моющие свойства	+ Лидер по сумме показателей
– Отсутствуют дата производства и срок хранения	– Высокая цена	– Демократичная цена	– Неясно, можно ли использовать для мытья пластиковых фар





Асимметричный ответ

Анатолий Сухов. Фото автора.

Конкурентная борьба между шинниками кипит не только в автоспорте, но и в не менее прибыльном и престижном «гражданском секторе». Впрочем, назвать гражданскими машины, способные разгоняться до 300 км/ч, язык не поворачивается. А именно с расчетом на такие болиды проектировали новую шину конструкторы «Гудьира». У компании большой опыт создания высокоскоростных шин, и новинка пришла не на пустое место, а на смену прежней «формульной» покрышке «Игл F1». Формула 1 в названии серии этих шин – не только маркетинговый ход, но и техническая основа. Ведь мало просто испечь «бублик», способный остаться целым при такой скорости (а радиальные нагрузки от центробежной силы, напомним, растут пропорционально квадрату скорости), нужно еще обеспечить весь комплекс свойств, который отличает хорошую шину от просто круглого куска армированной резины.

Именитые производители шин все чаще отказываются от еще недавно популярного симметрично направленного рисунка протектора (напомним, такой был и у «Игл F1») в пользу асимметричного. Дело в том, что в реальных условиях нагрузки на шину никогда не бывают симметричными даже при прямолинейном движении, не говоря уже о поворотах (в них-то, как известно, и выигрываются гонки!). В новой «Игл F1 Асимметрик» несимметричны не только протектор, но и вся конструкция шины. В частности, усилена внутренняя боковина, что уменьшает деформацию шины в повороте. Отсюда – более равномерное и обширное пятно контакта в повороте, что не только снижает износ в экстремальных режимах, но и позволяет проходить виражи на более высокой скорости. Разработчики назвали это решение «технологией активного поворота» (Active Cornergrip Technology).

Поработали инженеры и над «мокрыми» характеристиками шины. Причем улучшали их комплексно – и за счет рисунка протектора, и за счет состава смеси, и за счет упомянутой силовой неоднородности шины. Кроме того, конструкторы добились значительного снижения шума: заявленный уровень – 70,2 дБ при скорости 80 км/ч, что с запасом укладывается в грядущие европейские нормы.

Протестировать новинку мне удалось как на мокрой, так и на сухой трассе на «Ауди TT», в том числе в ее полноприводном варианте. В качестве точки отсчета организаторы выбрали шины известного японского производителя. Само по себе превосходство «Игл F1 Асимметрик» было прогнозируемо, ведь даже лучшие когда-то шины через пару лет начинают безоговорочно проигрывать молодым конкурентам. Гораздо интереснее оценить характер поведения автомобиля. Больше всего различие чувствуется на мокрой извилистой трассе картодрома. На «альтернативных» шинах, начиная с определенной скорости, «Ауди» в мокрой «эске» при перекладке начинает скользить, разворачиваться и мигом оказывается на травяном газоне. На «Асимметрике» возникающее скольжение куда мягче, и машину удается поймать рулем даже в 90-градусном заносе. Первые субъективные впечатления вполне подтвердили и наши замеры (см. статью «Скоростной участок» – ЗР, 2008, № 5). ЗР



Сплошное центральное ребро Goodyear Eagle F1 Asymmetric придает хорошую курсовую устойчивость на высоких скоростях. Массивные блоки на внешней стороне – залог надежного сцепления в повороте. Широкие канавки хитрого профиля между внутренними блоками эффективно отводят воду. В дополнение к усиленной внутренней боковине «подложка» протектора также несимметрична – утолщена к внутренней части шины.

Goodyear Eagle F1 Asymmetric уже продается в России. В ассортименте – 24 типоразмера от 17 до 20 дюймов с высотой профиля от 50 до 25. Индекс скорости – Y, до 300 км/ч.



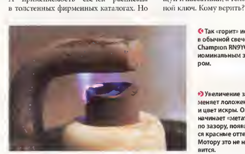
Зазорно или нет?

Надо ли выставлять зазоры в новеньких свечах? У производителей этой продукции нет единого мнения. В проблеме разбираются Михаил Колодочкин и Александр Шабанов.

На первый взгляд никакой проблемы нет. Берем комплект свечей одного из «гигантов» свечного бизнеса – скажем, Bosch, Denso или NGK – и убеждаемся, что рекомендаций выставить зазоры «согласно рекомендациям фирм-производителей двигателя» там не видать, значит, покупай, ставь и езжай себе спокойно... А применяемость свечек расписана в толстенных фирменных каталогах. Но именно оттуда следует, что одна и та же свеча без всяких доделок и переделок может быть установлена на десятки самых разных моторов, что само по себе несколько странно.

А вот фирмы с менее громким именем порой дают на упаковках рекомендации выставить зазор в расчете на конкретный мотор. Дескать, сначала бери щуп и пассатижи, а только потом – свечной ключ. Кому верить?

Верить, казалось бы, следует изготовителю автомобиля – читай, его мотора. К примеру, инструкции по карбюраторному ВАЗ-21083 требуют 0,7…0,8 мм, а для впрыскового ВАЗ-2111 – 1,0…1,13 мм. Опять странности: это, что – для любых свечей? И «обычных», и многоэлектродных, и «драгоценных» – платиновых, иридиевых, серебряных? Но ведь теория (см. «Нашу справку») говорит: «Так, да не совсем!»



Так «горит» искра в обычной свече Champion RN9YC с номинальным зазором.



Увеличение зазора меняет положение и цвет искры. Она начинает «метаться» по зазору, появляются красные оттенки. Мотору это не нравится.



При уменьшении зазора «чемпионская» искра «скукоживается».



Красивый стабильный конус разряда – отличительная особенность свечей с тонким центральным электродом. Кстати, четко видно, как в Iridium IW20 разряд «лижет» поверхность центрального электрода.



Увеличение зазора до 1,3 мм также не сказалось на стабильности разряда.



Уменьшение зазора в Denso изменило размер искры, но не снизило ее стабильности и интенсивности.

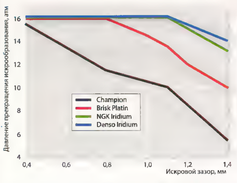


Рис. 1. Так меняется давление прекращения искрообразования в зависимости от величины искрового зазора.

Странностей слишком много – пора разбираться. И если верно, что разные свечи в разных моторах требуют разного зазора, то доказать или опровергнуть это можно, анализируя работу свечей с существенно различающейся геометрией электродов. Попробуем в ходе натурного эксперимента определить оптимальный зазор для «драгоценных» свечей, у которых центральный электрод значительно тоньше, чем у обычных, и сопоставить с тем, что получится для обычных свечей. А результаты сравним с рекомендациями завода-производителя двигателя!

ТОЛСТЫЕ И ТОНКИЕ

Стремясь максимально полно перекрыть диапазон изменения диаметра центрального электрода, мы испытали следующие комплекты свечей. Японские «иридиевые» свечи Denso Iridium Power IW20 и NGK Iridium IX BPR6EIX-11 – «рекордсмены» по части размеров: диаметры центрального электрода – 0,4 мм и 0,6 мм соответственно. Компанию им составили «платиновые» свечи Brisk Platin LR15YPP с диаметром наконечника центрального электрода 0,8 мм. Для сравнения взяли комплект обычных одноэлектродных свечей Champion RN9YC с диаметром электрода 2,5 мм. Испытания решили провести на двух моторах – карбюраторном ВАЗ-21083 и впрысковом ВАЗ-2111.

Вы спросите, корректно ли ставить одни и те же свечи и на «карбюратор», и на «впрыск»? Отвечаем: да, корректно! Ведь у свечей одного типа все различие, позволяющее ориентировать ее на тот или иной тип мотора, заключается именно в величине искрового зазора. А мы ее так и так собрались изменять!

БЕЗ МОТОРА...

Сначала посмотрим, насколько величина искрового зазора повлияет на давление прекращения искрообразования. Именно его обычно проверяют на безмоторных установках, оценивая работоспособность свечи. Мы использовали простенький прибор Э203. Предельное давление, на которое рассчитана его барокамера, – 16 атм.

Результат, в общем, не удивил. При штатных зазорах давление прекращения искрообразования у свечей с самыми тонкими центральными электродами Denso и NGK превысило этот порог, у свечей Brisk приблизилось к нему, а вот у обычной свечи Champion недотянуло, хотя и перекрыло с большим запасом требуемые пределы, определяющие работоспособность свечей.

Попытка уменьшить исходные зазоры привела, конечно же, к росту верхнего предела давления у «отстающих» (лидеры и так находились за пределами возможностей приборчика). Стоило увеличить зазоры, граница возможного тут же поехала вниз. Это понятно: в барокамере – не топливовоздушная смесь, а чистый воздух, поэтому увеличение зазора при любом давлении дает рост сопротивления. Но уже ясно: степень зависимости этого параметра от величины зазора для обычных свечей куда более существенна, чем для свечей с тонкими электродами.

ВЗГЛЯД СО СТОРОНЫ

Еще интереснее посмотреть на саму искру... Оценим искрообразование при работе свечи в штатной системе зажигания ВАЗ-21083. Наши предыдущие исследования неоднократно подтверждали корреляцию картинок, характеризу-

ющих качество образования искры «на воздухе», с теми показателями, которые дает на этих же свечах сам мотор – под влиянием давления, температуры и т.д. Поэтому все фото выполнены «на воздухе», с одинаковой выдержкой.

Результат первого теста вполне подтвердился: в обычной свече искровой разряд не любит ни уменьшения, ни увеличения зазора относительно рекомендованного! При малых зазорах искра теряет интенсивность, а зона искрообразования сужается. А при больших зазорах искра меняет цвет, переходя из голубых тонов в красные, свидетельствующие о возможных пропусках вспышек в двигателе. Зато тонкие центральные электроды на изменение зазоров реагируют спокойнее.

Отметим забавный момент. На свечах с тонкими электродами искра не «сидит» в самом зазоре, а «облизывает» верхушку центрального электрода – так реализуется самоочистка! Это очень важно, особенно в свете качества некоторых бензинов.

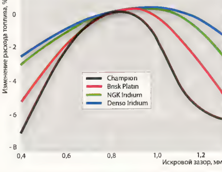
ЗАЗОР И МОТОР

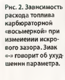
Как всегда, окончательный ответ на вопрос об оптимальном искровом зазоре призван дать реальный двигатель. Точнее – двигатели, карбюраторный и впрысковый. Отличие в системе зажигания у них одно – напряжение во вторичной цепи: для карбюраторного ВАЗ-2108 – около 17 кВ, для впрыскового ВАЗ-2111 – 24 кВ.

Для всех свечей приняли один и тот же диапазон изменения искрового зазора – от 0,4 мм до 1,3 мм для карбюраторного двигателя и от 0,6 до 1,4 мм для впрыскового. Для каждого варианта провели идентичные серии стендовых испытаний, в ходе которых оценили влияние величины искрового зазора на мощность и расход топлива. Естественно, не меняя каких-либо регулировок моторов. При таком раскладе разницу в большинстве моторов могли внести только свечи.

За базу взяли параметры, полученные при зазорах, рекомендованных самим ВАЗом: на карбюраторном моторе 0,8 мм, на впрысковом – 1,1 мм.

Результат вновь оказался вполне ожидаемым. Четко видны оптимумы величин искровых зазоров, отклонение от которых ухудшает работу двигателя. Но – внимание! Для обычных, «толстоэлектродных» свечей (в тесте – Champion) оптимумы легли очень близко к «вазовским» рекомендациям. А вот для свечей Denso и NGK с самыми тонкими центральными электродами оптимумы ушли в сторону увеличения зазоров – около 1 мм для карбюраторного двигателя и 1,2 мм – для впрыскового. И это тоже понятно. Ведь тонкий электрод создает более высокую интенсивность электрического поля в искровом зазоре, поэтому допускает увеличение пробивного напряжения.




Рис. 2. Зависимость расхода топлива карбюраторной «восьмерки» при изменении искрового зазора. Знак «-» говорит об ухудшении параметра.

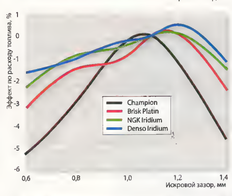


Рис. 3. Изменение расхода топлива в зависимости от искрового зазора для впрыскового «одиннадцатого» мотора. Те же «горбы», что и у карбюраторного движка, только немного съехавшие вправо… Знак «-» говорит об ухудшении параметра.

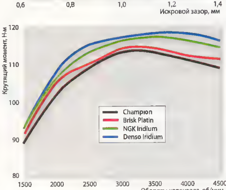


Рис. 4. Подводя итог, на всех комплектах выставили оптимальные зазоры и сняли «моментные» характеристики двигателя ВАЗ-2111. Преимущества «драгоценных» свечей – стабильность искрообразования и способность работать при больших давлениях – сразу дали результат.

ГЕОМЕТРИЯ ИСКРОВОГО ЗАЗОРА И ПОКАЗАТЕЛИ ДВИГАТЕЛЯ

Интенсивность поджога топливовоздушной смеси влияет и на пусковые характеристики, и на мощность, и на расход топлива (ЗР, 2005, № 10; ЗР, 2006, № 1). Чем больше зазор, тем больше напряжение, при котором произойдет пробой – и тем выше будет мощность искрового разряда. Важно только, чтобы напряжение пробоя не превысило вторичного напряжения в контуре зажигания, причем в самых сложных условиях работы (при низкой температуре, при пуске при разряженном аккумуляторе и пр.).

Напряжение пробоя зависит от размера и геометрии искрового зазора. А кроме того – от давления и температуры в цилиндре, состава топливовоздушной смеси, температуры электродов, формы камеры сгорания. И условия меняются не только от мотора к мотору, но и для одного и того же мотора для разных режимов работы.

От зазора – к размерам электродов. У обычных свечей с электродами из хромоникелевого сплава центральный электрод довольно толстый – около 2,5 мм. Меньше не получается – тепловая эрозия лихо «съедает» более тонкие электроды, уменьшая ресурс свечей. Уже давно спортсмены заметили: изменив геометрию зазора (уменьшив тем самым зону искрообразования), можно получить прибавку мощности. Для этого затачивали на конус центральный электрод и заостряли кромку бокового. Естественно, это резко уменьшало ресурс свечей. Сегодня этот принцип реализуется на новом уровне – применением тугоплавких металлов (платины, иттрия, иридия). Из такого металла выполняется напайка на электрод, чтобы защитить его от тепловой эрозии. Это позволило резко уменьшить диаметр центрального электрода. В рекордсмены вышла фирма Denso, применив центральный электрод диаметром 0,4 мм! (Кстати, заявленный ресурс при этом раз в пять больше, нежели у обычных свечей: около 100 тыс. км пробега.)

Эффект понятен – с уменьшением зоны искрообразования напряженность электрического поля в зазоре возрастает. И это, очевидно, меняет требования к размеру искрового зазора. А значит, на выбор оптимального зазора влияют как особенности двигателя, так и конструкция конкретной свечи.

Что это дает, ответил последний эксперимент. На всех комплектах выставили оптимальный зазор, полученный как итог предыдущих исследований. На впрысковом моторе с каждым комплек том были сняты «моментные» характеристики – педаль в пол, и меняем обороты от холостого хода до номинала. Результат – на очередном графике. А много или мало 3...5% различия в мощности, решать вам!

Снова подтвердился сделанный ранее вывод – чувствительность свечей с тонким электродом к изменению искрового зазора гораздо меньше, чем для обычных вариантов свечей. По крайней мере, в исследованном диапазоне его изменения. И в этом – тоже большой плюс «драгоценных» (и по материалам, и по цене) свечек! Ведь в процессе износа любых электродов зазор растет, и следовательно, характеристики мотора ухудшаются. А тут пойманы сразу два зайца: снижены как скорость тепловой эрозии электродов, так и зависимость параметров мотора от величины зазора! Да и упомянутый выше фактор самоочистки электродов тоже срабатывает. Поэтому вполне возможно, что заявленные огромные ресурсы «тоненьких» свечей могут подтвердиться. А если еще самоочистку добавить?

О ПОЛЬЗЕ ВЗАИМНОСТИ

Так кто же должен ручаться за величину искрового зазора – производитель двигателя или изготовитель свечи? Наше мнение – инициатива должна исходить от «свечного мастера», но все свечи должны быть рекомендованы к применению заводом-изготовителем мотора. Как говорится, рассчитываем на взаимность!

И последнее: считаем, что проверять перед установкой искровой зазор, хотя бы визуально, все-таки надо! В первую очередь, это касается «дешевых» образцов, происхождение которых не всегда понятно. Бывает, брак проскочит, бывает, случайно кто-нибудь уронит свечку или, или ударит боковой электрод и подогнется. Да и допуск по зазору для изделий некоторых фирм – чуть не 0,15 мм – очень много! Так что, прежде чем хвататься за свечной ключ, посмотрите на свечку. **ЗР**



КРЕМ ДЛЯ ОЧИСТКИ РУК

Ориентировочная розничная цена – 90 руб./400 г

Что нужно сделать в первую очередь, закончив ремонт автомобиля? Конечно, вымыть руки! Но как удалить глубоко въевшиеся загрязнения? «Соляркой» (растворителями) не обойдешься, да и для кожи такое мытье небезвредно. Лучше взять специальный крем Orange с ароматом апельсина. В нем есть абразивные добавки, которые помогут соскрести смазки, краски, нагар, деготь, ржавчину, сажу, смолы, клеи, битум... Причем достаточно вытереть руки ветошью, смывать водой не нужно, тем более что тогда на коже останутся антисептические добавки и ланолин, препятствующий пересыханию.



GSM – МОДУЛЬ

Ориентировочная розничная цена – от 6800 руб.

Выпущенный компанией «УльтраСтар» модуль StarLine Messenger предназначен для связи и дистанционного управления сигнализацией с мобильного телефона. Ведь дальнобойность радиобрелока невелика, а в данном случае система сигнализации найдет вас даже в зарубежной поездке. Причем, ответив системе с помощью SMS-ки, вы можете, например, заблокировать двигатель. Впрочем, есть и более простой режим голосовой связи. Вам позвонит робот и примет ответные команды, набранные с клавиатуры телефона. Модуль может подключаться к выходам любых охранных систем, но, конечно, полностью раскрывает свои возможности в тандеме с «родной» сигнализацией StarLine Twage.

СВЕЧИ ИЗ ПЛАТИНЫ

Ориентировочная розничная цена – 20 000 руб.

Нет, на самом деле свечи ПА-RUS стоят всего лишь до 50 руб. за штуку. Но по заверениям производители, каждая стотысячная из них окажется намного дороже. Ведь ее центральный электрод массой 20 г сделан из чистой платины! Так что не спешите вворачивать купленные свечи в двигатель, поскребите электрод: быть может, именно вам повезло?



ТОРМОЗНЫЕ КОЛОДКИ

Ориентировочная розничная цена – 500 руб.

Под торговой маркой Finwhale появились улучшенные тормозные колодки для задних







барабанных тормозов автомобилей «Лада». VR 311 подойдут для классики, «Нивы», «Шевроле-Нива», а VR 318 – для «Калины», «Приоры» и остальных переднеприводных моделей ВАЗ.

Улучшен состав смеси фрикционной накладки, что повысило эффективность торможения на 15–30% и одновременно на 15–20% увеличило износостойкость. В целях защиты от подделок все заводские данные отныне находятся не на бумажной этикетке, а нанесены непосредственно на изделие каплеструйным способом.

ТЕРМОСТАТЫ ДЛЯ АВТОМОБИЛЕЙ ВАЗ

Ориентировочная розничная цена – 90–360 руб. в зависимости от типа.

Компания LUZAR освоила выпуск бескорпусных и корпусных термостатов для автомобилей «Лада-Калина», ВАЗ-2110, «Шевроле-Нива». Долговечность новинки обеспечит каркас из нержавеющей стали, а точность срабатывания достигнута технологически благодаря компьютерной системе дозирования наполнителя. Впервые предлагается универсальный термостат для «Калины» и ВАЗ-2110. Он не имеет корпуса, зато снабжен телескопическим стержнем клапана, позволяющим автоматически регулировать высоту при монтаже. Конечно, его использование несколько сложнее, но цена вчетверо ниже корпусной версии.



ЗАМОК БЛОКИРОВКИ РУЛЕВОГО ВАЛА И РЫЧАГА КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ

Ориентировочная розничная цена – 1800 – 11 000 руб. в зависимости от модели.

Фирма ФЛИМ продолжает расширять применяемость своих замков «Гарант Блок» и «Гарант Консул», которая теперь охватывает и такие автомобили, как, например, китайский BYD F3, рестайлинговый «Форд-Фокус», редкий у нас «Хендай-Верна» и популярнейшие «Шевроле-Лачетти», «Мицубиси-Лансер». Полную информацию можно найти в обновленном каталоге.







CD/MP3-ресивер ALPINE CDE-9874R/RR/RB

Ориентировочная цена – 6300 руб.

Состоялось обновление модельного ряда компании Alpine Electronics. И, как обычно, первыми на рынок вышли младшие модели. Раньше других появился CD/MP3-ресивер Alpine CDE-9874R/RR/RB.

Устройство – одно из самых простых в модельном ряду Alpine, тем не менее у него есть встроенный интерфейс для подключения и управления iPod, AUX-вход, специальный вход для подключения кнопок управления на руле автомобиля и возможность работы с дополнительным блоком hands free. Аппарат выпускается в трех вариантах: R, RR и RB – с зеленой, красной и голубой подсветкой, причем у CDE-9874RB панель серебристая, а у двух других модификаций – черная.



Автоматическое управление светом MONGOOSE ML-1000

Ориентировочная цена – 1700 руб.



Система Mongoose ML-1000 предназначена для автоматического включения и выключения габаритных огней и ближнего света фар в зависимости от внешней освещенности и пользовательских пожеланий (которые программируются в частном порядке). Установка производится без серьезных изменений штатной проводки автомобиля, поэтому устройство подойдет большей части автомобилей.



Навигационная система ARIADNA GPS 4310

Ориентировочная цена – 9000 руб.

Компания Toptex Industrial представляет на российском рынке новые навигационные системы Ariadna. Отличительная черта модели GPS 4310 – возможность подключить камеру заднего вида (поставляется отдельно), что, безусловно, редкость для портативных устройств.

Размер сенсорного экрана – 4,3 дюйма, разрешение 480х272 пикселей. Возможен пошаговый просмотр маршрута с указанием всех улиц, расстояний и маневров. Идущие в комплекте карты включают Москву и Санкт-Петербург (детально), Московскую область, основные магистрали России с транзитными населенными пунктами, Ленинградскую область, Ростов-на-Дону, Калининград, Екатеринбург.

Мультимедийная навигационная система PIONEER NavGate AVIC-F900BT
Ориентировочная цена – 37 000 руб.



Навигационная и мультимедийная система Pioneer способна не только стать гидом на неизведанных дорогах Европы, но и управлять сотовым телефоном в режиме hands free, а также воспроизводить аудио- и видеозаписи. В сочетании с программой от Pioneer можно при помощи персонального компьютера находить в Интернете и копировать полезные объекты прямо на SD-карту, создавая собственную базу.

«Лицо» системы – сенсорный 5,8-дюймовый WVGA дисплей. DVD-плеер доступен всегда – даже когда работает навигатор, что позволяет наслаждаться записями в Divx, MP3 и WMA форматах на DVD и CD. Также система позволяет слушать музыку, смотреть фильмы (и управлять) с плееров iPod и множества других мультимедийных атрибутов. Наличие разъема USB и слота для карт памяти обеспечивает завидную совместимость.

Блок легко и точно устанавливается в автомобили с гнездом 2DIN.

Охранная система PHARAON M7
Ориентировочная цена 3000 руб.

Новинка предназначена для малогабаритного мототранспорта с бортовым напряжением 12 В. В комплект входят два 4-кнопочных брелока с раздельными каналами постановки и снятия с охраны. Корпус процессорного блока – пыле- и влагозащищенный. В него же встроена сирена, в дополнение к которой можно подключить мотоциклетный клаксон. Встроенный датчик наклона запоминает положение охраняемого объекта в пространстве через 15 секунд после постановки системы на охрану. Для защиты от несанкционированного воздействия предусмотрена возможность блокировки двигателя двумя независимыми реле.



CD/MP3-ресивер SONY CDX-GT929U
Ориентировочная цена – 7700 руб.



Вершина нового модельного ряда CD/MP3-ресиверов Sony – модель CDX-GT929U. Внешний вид порадует любителей лаконичного и строгого дизайна с минимумом деталей: всего несколько крупных кнопок, удобный энкодер, USB-порт и большой люминесцентный дисплей. Передняя панель – моторизированная, за ней находится слот для дисков. Мощный инструментарий по обработке звука – еще одно достоинство модели. Он включает в себя современные разработки Sony, от параметрического эквалайзера EQ3 Parametric до системы DSO, позволяющей виртуально приподнять звуковую сцену.

Регистрация по прибытии

С очередной вариацией автомобильного устройства, способного записывать дорожную обстановку, познакомился Денис Чиликин.



Небольшая коробочка, три кнопки, встроенная камера и лазер для ее «прицеливания» – таким был видеорегистратор, описанный в ЗР, 2007, № 9. Новое устройство выглядит куда технологичнее: основной блок со встроенным монитором плюс камера, крепеж и зарядные устройства. Посмотрим, насколько оправдана цена 8900 рублей.

Первое, что вспомнилось – установка: в прошлый раз с нею испытали сложности. Камера-то была встроенная, а подставка устройства приклеивалась к панели приборов. Вот и попробуй тут найти оптимальное расположение. На сей раз ситуация несколько лучше: камера устанавливается отдельно, а поскольку размеры ее невелики, то и подобрать место гораздо легче. К тому же все, что попадает в кадр, можно моментально посмотреть на дисплее.

Крепеж, правда, не претендует на звание «прорыв года» – выглядит несколько кустарно и не очень надежно. Во всяком случае, есть возможность закрепить изделие хоть на панели (или даже на любом устройстве, как это сделали мы), хоть на лобовом стекле. А если попробовать прикрепить камеру с тыльной стороны зеркала? Если ее чуть наклонить, то и обзорность неплохая, и ничьи глаза не мозолит. Задача оказалась решаемой, но – не со штатным крепежом, да и провод пришлось бы удлинить.

Что касается основного блока, то выполнен он на должном уровне. Внешне похож на аудио/видеоплеер добротного качества. Небольшой контрастный экран (2,5 дюйма), 8 кнопок управления, USB-разъем, портативные динамики (которые можно сложить), разъем для наушников и основной камеры, еще один – для дополнительной. В этом есть нюанс – действительно, вторую камеру можно поставить, но вот записать видео одновременно с двух не получится.

Качество картинки оказалось вполне пристойным, причем как днем, так и ночью. Угол обзора близок к идеальному – он достаточно широкий,



Для автомобильной съемки такое качество заслуживает похвалы.

Вечером к изображению добавляются шумы, но картинка остается разборчивой.



Ночной город – сложное задание. Номера видны только в упор, а в целом – неплохо.

АЛЬТЕРНАТИВА

Наименование – видеорегистратор DV-001
Ориентировочная стоимость – от 2900 руб.

(+) Невысокая цена. Простое управление.

(–) Сложно установить в некоторых машинах. Отсутствие аккумулятора. Устройство требует обязательного ручного включения записи. Нет встроенного монитора.



при этом геометрия изображения вполне приемлемая. Запись производится в формате MPEG4 – либо отрывками по 20 секунд (пограничные 5 секунд записываются в оба отрывка), либо непрерывно. При разрешении 640х480 (25 кадров в секунду) на карте объемом 4GB поместится около 4 часов видео, однако можно сознательно поступиться качеством ролика, зато добиться 14-часовой съемки. Если не подключать регистратор к прикуривателю, то встроенного аккумулятора хватит на 2 часа работы.

Есть у устройства и полезный бонус: его можно использовать как аудио- или видеоплеер (он и лег в основу разработанного устройства), притом без серьезных скидок на универсальность: оно знакомо с форматами MP3,WMA и MPEG.

ФИНАЛЬНЫЙ КАДР

Устройство – на сто процентов работоспособное. К качеству записи никаких претензий, оно скорее достойно похвалы. А вот крепеж неудобный. Конечно, «наш» водитель может что-то придумать или изобрести, но все-таки устройство стоит не копейки! И конечно же, хочется увидеть систему автоматической записи. Вот тогда новинку сможем рекомендовать без всяких «но». А пока что принимаем изделие таким, какое оно есть. **ЗР**

МНЕНИЕ ЗР

На первый взгляд использование видеорегистратора может показаться своего рода фобией. Мол, водитель чего-то боится: «А вдруг… а если». С другой стороны, мы привыкли к камерам на работе, в офисе, на улице и не видим в них ничего особенного: это – наша безопасность! Поэтому насмешливое отношение к подобным изделиям пора менять.

Что касается техники, то мы – сторонники стационарных устройств: включил зажигание – пошла запись, выключил – прекратилась. Подобное решение не потребует серьезных доработок, а удобство налицо: настроил единожды камеру, установил скрытно блок – и все. Но это вовсе не означает, что портативные системы не имеют права на жизнь. Просто людям свойственна забывчивость: не включил, не стал вытаскивать из бардачка – и результат нулевой. Так что разработчикам есть над чем подумать.



Большой аванс

Через полтора года этот автомобиль с некоторыми изменениями выйдет на российский рынок. Антон Чуйкин, который одним из первых познакомился с «Дачией-Логан MCV» и проехал более 80 тыс. км на седане «Логан», излагает свой взгляд на российское будущее большого универсала.

Известно, что с приходом новых акционеров (компании «Рено») на ВАЗе будут выпускать универсал на основе «Логана» под маркой «Лада». Как старт производства обозначен 2009 год, все остальное – от неофициальных источников либо из области предположений. Области самой увлекательной: можно задаться вопросами, постараться найти ответы... а через месяц-полгода-год проверить, насколько оказался прав.

КАКОЙ СТАНЕТ МАШИНА?

Марка «Лада» потребует стилистических изменений – больших, нежели просто смена эмблемы. Нужна как минимум доработка передка, недорогая, но способная придать фирменные черты моделей ВАЗ. Ей-богу, дизайнерам предстоит непростая работа: не могу представить, как стиль «Калины» и «Приоры», не говоря уж о «семерке», сочетать в одном автомобиле. Тем не менее, сделать это придется... либо оставить марку «Дачия» или «Рено».

По-любому, это будет большой автомобиль на 5 или 7 мест (см. ЗР, 2006, № 12, 2007, № 7, 12). Из имеющейся гаммы моторов логично исключить младший 1,4-литровый и дизель – остаются 8- и 16-клапанные двигатели объемом 1,6 л (87 и 105 л. с.).

В Румынии такие машины стоят 7200–9200 евро, в Германии – 10 250–11 350 евро. Взяв за основу немецкие цены, получим верхнюю планку - примерно 420 тыс. рублей. Нижняя должна быть на 100 тысяч меньше – по примеру румын. Окончательную цену определит степень локализации.

ГДЕ И КАК СОБИРАТЬ?

Отверточная сборка исключена – ради нее достаточно было купить бетонную коробку, а не 25% российского автогиганта. Минимум – это производственный цикл, как на московском «Автофрамосе»: сварка, окраска, сборка. Очевидно, и объем схожий – около 100 тыс. машин в год при выходе на полную мощность. Разумеется, будет задействовано имеющееся производство, за годполтора новое предприятие не построить. Возникает вопрос: за счет какой модели будет жить «Логан MCV»?

Напрашивается ответ – потеснит «классику». Да, «пятерки» с «семерками» устарели, но в дешевом сегменте уникальной «классике» нет равных. А вот в следующей ценовой нише у ВАЗа уже есть конкуренты: он их сам себе плодит! «Самары» стоят около 230 тыс. рублей, «Калина» – от 240 тыс., универсал – 260 тысяч. Уходящая «Лада-111» – 270 тыс. руб. Седан «Приора» – 290 тыс. руб., универсал на ее базе будет, очевидно, несколько дороже 300 тысяч. Вот этот сегмент я бы и разгрузил, проводив на пенсию 111-ю и даже и не начиная выпускать «Приору»-универсал. По ее цене должен быть самый доступный «Логан-MCV»!

Возможен другой вариант. Новый акционер уже имеет в России успешный завод – московский «Автофрамос», который продолжит выпускать седаны «Рено Логан». Главный их конкурент сегодня – «Калина». Чтобы избежать модельного каннибализма, французы могут предложить сократить выпуск седанов «Калина». Тогда именно их место займет на нитке конвейера новый универсал.

ЗАЧЕМ ЭТО АВТОВАЗУ?

…Однажды на дружеской вечеринке я был свидетелем, как женская половина компании неожиданно выбрала самым обаятельным мужчиной… новичка. Нужен был ответный тост. И Геннадий Иванович не подкачал. Вместо долгих благодарностей и ответных комплиментов он встал, внимательно оглядел дам и четко произнес. «Это аванс. Большой аванс!»

«Рено» давно подыскивал партнера для выпуска «Логана MCV» (неспроста машину не стали запускать на «Автофрамосе»). То, что этим партнером выбран ВАЗ – настоящая удача для последнего (и для его поставщиков). Крупнейшему российскому автозаводу не хватает двигателей, сил для внедрения новых разработок, продуманной маркетинговой политики. Не хватает хозяина, скажу прямо. На четверть такой хозяин появился.

Не стоит сожалеть о возможной потере какой-либо перспективной «Лады». Главное – что мы приобретаем: готовый к выпуску, доступный автомобиль мирового уровня. Причем это лишь аванс от нового акционера. И непростительно будет его не оправдать. **ЗР**

«Логан MCV» будут выпускать под маркой «Лада», что потребует некоторых стилистических изменений, в первую очередь – передней части кузова.



Dacia Logan MCV 1,6

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ОБЩИЕ ДАННЫЕ	
Размеры, мм	
длина	4450
ширина	1993
высота	1640/1674*
база	2905
колея спереди/сзади	1481/1458
Число мест	5**
Объем багажника, л	700/2350
Радиус поворота, м	5,6
Снаряженная масса, кг	1195
Полная масса, кг	1770
Время разгона 0–100 км/ч с	11,8
Максимальная скорость, км/ч	174
Топливо/запас топлива, л	А-95/50
Расход топлива, л/100 км	
загородный цикл	6,3
городской цикл	9,8
смешанный цикл	7,5

ДВИГАТЕЛЬ

бензиновый, Р4, 16 клапанов, 1598 см³, 77 кВт/105 л.с. при 5750 об/мин, 148 Н м при 3750 об/мин

ТРАНСМИССИЯ

переднеприводная, М5

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ

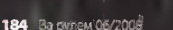
подвеска – спереди типа «Мак-Ферсон», сзади – упругая поперечная балка; рулевое управление – реечное с гидроусилителем, тормоза дисковые/барабанные; шины 185/65R15

**С релингами **В 7-местном варианте объем багажника 198 л, снаряженная масса 1225 кг, полная 1840 кг, разгон до 100 км/ч – 12,1 с.*

Восточный экспресс

Прогресс китайского автомобилестроения во многом похож на разгоняющийся локомотив: стартует неспешно, но способен на высокой скорости без остановок преодолеть огромное расстояние. Оценить местный инженерный потенциал отправились Денис Арутюнян и Игорь Моржаретто.

Торжественной атмосферой, световыми эффектами и настоящими гала-представлениями на стендах встретил нас Пекинский автосалон, уже 10-й по счету. А еще – великим множеством новинок, концепт-каров, гибридов и электромобилей, причем многие – местного происхождения! А ведь выставка даже не внесена в официальный календарь Международной организации автопроизводителей (OICA). Но в Пекине собрались все крупные фирмы. Понятно: сегодня Китай – производитель № 3 в мире, а рынок страны по объему продаж уже на втором месте – сразу за американским. В первый день выставки на «местечковом» автосалоне отметились и руководители крупнейших корпораций - президент компании «Рено-Ниссан» Карлос Гон, главы «Дженерал моторс» Ричард Вэгонир и «Мицубиси моторс» Осаму Масуко. У них здесь огромные рыночные интересы. Ведь конкуренция растет: гордое сияние экспозиций «Джили», «Чери», «Грейт-Уолл», BYD демонстрирует – эпоха примитивного копирования, похоже, уходит в небытие, китайский автопром и сам способен на многое.





Копирование «мировых образцов» уходит медленно и неохотно: этот автомобиль зовут «Джили-Панда». Стремление китайских инженеров соответствовать мировому уровню налицо: помимо бензиновой версии, показали перспективную «Панду LC-E» на электрической тяге.

Настоящий шоу-стоппером стал фантастический «Джили-Тайгер», он же «Джили-GT». Спортивное купе с 3,5-литровым 225-сильным двигателем V6 и приводом на задние колеса, как утверждают, полностью разработано местными специалистами.

Стенд компании «Лифан» скучнее, чем у других. Но показали не только компактный A520 (у нас его продают под именем «Бриз»), но и новую флагманскую модель – седан A620. Машины будут оснащать 1,6 и 1,8-литровыми моторами. Основными конкурентами называют BYD-F3 и «Джили-Вижн».





Учитывая ошибки соотечественников, компания «Бриллианс» обратилась за помощью к корифеям. В разработке дизайна пятидверного хэтчбека FRV (справа) и универсала «BS4-Вэгон» участвовала студия «Пининфарина», а к доводке подвески привлекли специалистов «Порше». По крайней мере, внешне машины со 170-сильными бензиновыми моторами выглядят весьма привлекательно.



«Мобильность и универсальность» – девиз создателей концептуального кроссовера «Джили-NL». Автомобиль планируют выпускать пяти- и семиместным, с передним и полным приводом. Выбор моторов не хуже, чем в Европе: бензиновые объемом 2,0 и 2,4 л, а также 2,0 и 2,2-литровые дизельные (все отвечают нормам Евро V). Предположительно машина появится в продаже к середине следующего года.

Показалось, что стенд компании FAW не очень соответствует названию: завод-то первый! Внимания заслуживает лишь семейство TFC – седан M1 и пятидверный хэтчбек M2. Компактные машины с 1,4-литровыми моторами могут заинтересовать жителей мегаполисов, но вряд ли станут всеобщими любимцами.



Многодетные семьи по достоинству оценят пятиместный «Полерсан-Фэмили MPV». Его 91-сильный мотор объемом 1,4 л отвечает нормам Евро IV, потребляя в среднем 6 л бензина на сотню.

Экспозиция фирмы BYD – странное сочетание современных технологий и классического копирования. У купе-кабриолета F8 с электрогидравлическим приводом крыши хороши и внешность, и оснащение: 2-литровый 140-сильный мотор, ABS и EBD, четыре подушки безопасности, ключ с встроенным радиочипом, продвинутая аудиосистема. Вот только очертания смутно напоминают «Мерседес».

СОЦСОРЕВНОВАНИЯ

КРУПНЕЙШИЕ НЕЗАВИСИМЫЕ АВТОПРОИЗВОДИТЕЛИ КИТАЯ

Brilliance-Jinbei («Бриллианс-Джинбей») – в прошлом году продал 300 тыс. автомобилей (+43%). Продажи в 2008-м должны составить 330 тыс. машин (+10%). Компания планирует запустить 4 новые модели, в том числе автомобиль А класса на заводе в Шеньяне.

Hafei Motor («Хафей») – продал в 2007 году 216 тыс. автомобилей (+ 29%), а том числе 60 тыс. легковых и 156 тыс. мини-вэнов. В 2008 году запустит 5 новых моделей.

BYD Auto планирует продать в 2008 году 200 тыс. машин (в 2 раза больше, чем в 2007-м). Из них – 150 тыс. седанов F3, 25 тыс. больших седанов F6 и 5 тыс. F8 – первый в Китае серийный кабриолет с жесткой крышей (цена – от 13 тыс. долл.). Остальные – городские микролитражки F1.

Haima («Хайма») входит в крупнейшую промышленную группу FAW. Планирует продать 180 тыс. автомобилей (+38%). Впервые на рынке будет представлена «Хайма-3» с вариатором.

Changan («Чанган») – входит в компанию SFMA. СП с «Фордом» производит автомобили «Форд» и «Мазда». Кроме лицензионных, собирают собственные модели «Стар-2», CM9 и CM10. План: 450 тыс. шт. (+20%).

Great Wall Motor («Грейт Уолл»). План на этот год: 200 тыс. автомобилей (+60%), из них 100 тыс. SUV и 100 тыс. легковых и мини-вэнов. В марте началось серийное производство «Пери» (цена в Китае – от 6 тыс. долл.). В этом году запустят еще 2 модели «Флорид» и «КулБеар».

Chery («Чери») – крупнейший в Китае независимый производитель. Планируют в 2008 году увеличить выпуск на 26% (до 480 тыс. шт.) Из них 180 тыс. предназначены на экспорт, остальные – для местного рынка. В планах – 3 новые модели; начнет действовать СП с ФИАТ.

Geely Holding Group («Джили»). В 2007 году продала 219 тыс. автомобилей (планировали 296 тыс.). В 2008 году хотят продать 260 тыс. (+18%).

Всего продажи легковых автомобилей в Китае должны достигнуть 7,5 млн. штук (+19%), из них независимые производители сделают примерно 40%.



Пример явного копирования – маленький BYD-F1 (родство с «Тойотой-Айго» очевидно). На машинку будут устанавливать пока только 3-цилиндровый 1-литровый мотор мощностью 68 л.с. в сочетании с пятиступенчатой механикой. Начало продаж в Китае запланировано на конец года.

Концепт BYD-E6 представлен в двух вариантах: мотор на задней оси развивает 40 кВт, а на переднюю устанавливают агрегат мощностью 75 или 160 кВт. Зарядить батарею можно от домашней розетки. Полного заряда хватает на 300 км – весьма неплохой результат, учитывая, что максимальная скорость 185 км/ч, а разгон до «сотни» 9,2 с!

Эффектный «Грейт-Уолл Феном» пока числится концептом, но, возможно, производство не за горами. Яркая внешность притягивает взгляд, да и технически машина не выглядит пережитком: моторы Евро IV объемом 1,3 и 1,5 л развивают 90 и 109 л.с., рулить помогает электроусилитель, дисковые тормоза у всех колес, есть ABS и EBD.

Легкий двухместный «Кулла» – прообраз городского автомобиля будущего: скромные размеры, электрическая тяга (заряда хватает на 140 км пробега с максимальной скоростью 65 км/ч) – достаточно, чтобы доехать на работу и обратно?

Дело «Ровера» живет и процветает! Китайская компания «Рёве» представила уже не копию британской модели 75, а новый автомобиль – с индексом 550. Отделка бежевой кожей и деревом, футуристическая панель приборов, многочисленные электронные ассистенты и системы безопасности – начинка богатая. Моторы, правда, не слишком большие – бензиновые 1,8-литровые, атмосферный и с наддувом.



Инь Тун-Яо
президент фирмы «Чери» (Chery Automobile)

«За 11 лет существования компания из провинции Анхой превратилась в одного из крупнейших национальных производителей. В 2007 году мы выпустили 380 тыс. автомобилей и по этому показателю вышли на 4-е место в стране. Кроме того, «Чери» стал крупнейшим экспортером автомобилей из Китая: в прошлом году продали за рубежом 120 тыс. машин; дилеры компании работают в 64 странах.

В планах на 2008 год – собрать уже 480 тыс. автомобилей, из которых около 180 тыс отправятся на экспорт. В принципе, «Чери» развивается как компания, ориентированная не только на внутренний, но и на внешние рынки. Ежегодный рост продаж на 40% будет достигнут в первую очередь за счет расширения экспортных поставок. Важнейшие для нас рынки – Россия, Египет, Сирия, Украина.

Мы переходим к новой стратегии работы, которая предполагает не столько количественные, сколько качественные изменения. Речь не только о качестве автомобилей (с этого года мы перешли на новые, более высокие стандарты), но и качестве продаж, обслуживания. Поставлена цель – сделать все, чтобы у покупателя следующий автомобиль тоже был марки «Чери». Сейчас компания производит 10 легковых и коммерческих моделей, ежегодно запускаются в производство 3–4 новые. Автомобили для внешних рынков выпускаются в специальных комплектациях. Скажем, в России во втором полугодии 2008-го появятся три новые модели: QQ6, компактный хетчбэк A1 («Кимо»), мини-вэн B14, а также популярный «Тигго» с автоматом.

Еще мы планируем оборудовать все дилерские центры в соответствии с едиными фирменными стандартами. А в ключевых регионах построим склады запчастей, чтобы сократить время ожидания до минимума. И хотя сейчас у нас в России есть некоторые проблемы, связанные с дефицитом автомобилей, в ближайшее время мы надеемся путем введения новых логистических схем удовлетворить все заказы».



Кроссовер «Чери-Фаира».

Седан «Чери-Фаира».

Стенд «Чери» изобиловал новинками. Помимо хэтчбека гольф-класса A3, выставили целую гамму модификаций модели «Фаира». Красный седан, трех- и пятидверный хэтчбек, кабриолет и даже… белый кроссовер с пластиковым обвесом и увеличенным дорожным просветом. Маленьким и легким машинкам придется впору 83-сильный мотор объемом всего 1,3 л, а разнообразие кузовов позволит удовлетворить любые запросы.

Жизненный опыт

Кроссоверы есть сегодня у многих именитых автомобильных компаний. Наконец, и «Вольво» отважилась попробовать себя в новой нише, представив публике топовый вариант небольшого вседорожника – «Вольво-XC60». В особенности конструкции вникал Вячеслав Субботин.

Рано или поздно это должно было случиться. В стане компактных городских вседорожников, по большому счету утилитарных авто, просто обязаны появиться роскошные, быстроходные, конструктивно совершенные модели. «Вольво-XC60», на мой взгляд, именно такой. Он вобрал в себя последние достижения компании в разработках двигателей, трансмиссий, кузовов, дизайне и, конечно, в фирменном блюде «Вольво» – системах безопасности.

В XC60 я насчитал более 14 серьезных нововведений, ранее не применявшихся в других моделях «Вольво». С точки зрения защищенности водителя и пассажиров «Вольво XC60», как и подобает марке, на высоте. А перечисленные решения на снимках – лучшее тому доказательство.

Ждать машину осталось недолго: она появится в салонах Европы и России уже осенью. Стоить будет, разумеется, дешевле, чем XC90. Спрос на новинку обещают удовлетворить полностью – годовой объем производства 50 тыс. штук. **ЗР**



Помощь усилителя руля на XC60 тоже можно регулировать*. Есть три уровня: например, для более точного управления автомобилем на высокой скорости усилие на руле должно быть заметным, при маневрах в тесном пространстве – минимальным.

Для любителей горячительных напитков «Вольво» ставит забавную штучку – «Алкоконтроль»* (Alcoguard). Перед тем как пустить мотор, надо дунуть в трубочку. Перебрал 0,3 промилле, двигатель не заведется.

Амортизаторы настраиваются* из салона. Есть три варианта: «комфортный», «продвинутый», «спортивный». Для неспешной езды хорош первый. Представил себя гонщиком – выбирай последний.

Трансмиссия передач Geartronic модернизированная. Предлагают 6-ступенчатые автоматическую или механическую коробки передач.





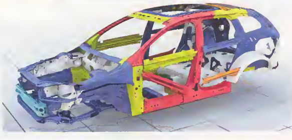
Полный привод всех колес (AWD). Распределение крутящего момента – электронное от датчиков вращения колес через межосевую муфту. Компания «Халдекс» (Haldex) специально для «Вольво» разработала и механизмы, и алгоритм работы полного привода.

Тормоза XC60 заимствованы от большого брата XC90. При пониженном центре тяжести и относительно небольшой массе тормозные механизмы с огромными дисками должны весьма эффективно останавливать аппарат.

**Опции, не входящие в базовую комплектацию.*



Усовершенствована активная система курсовой устойчивости DSTC (Dinamic Stability и Traction Control). Теперь она работает куда быстрее. Стоит автомобилю приблизиться к заносу, DSTC почти мгновенно стабилизирует машину на дороге.
Если «Вольво» возьмет еще и прицеп, то поддержать прямолинейное движение и не опрокинуться с грузом поможет система стабилизации прицепа TSA* (Trailer Stability Assist).



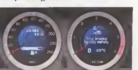
Кузов построен по зоновой схеме: при аварии участки сминаются последовательно с разной степенью деформации. Чем ближе к водителю и пассажирам, тем деформация меньше. Силовой каркас довольно прочный, с высоким показателем сопротивления скручиванию – 20 кНм/град.



Случись съезжать с крутого оврага – на помощь придет электроника HDC* (Hill Descent Control). Сама притормозит, где надо отпустит и выдержит правильную скорость.



Впервые «Вольво» оснащает свои машины системой городской безопасности CS (City Safety), помогающей избежать аварий на маленькой скорости. Скажем, водитель вдруг отвлекся от управления, а впереди машины давно стоят. City Safety сама начнет тормозить – вплоть до остановки, раз водитель зазевался и не успел нажать педаль. Работает устройство от лазерного датчика до 30 км/ч. На большей скорости при опасном сближении заверещит зуммер. Он же предупредит, если авто без видимых причин начнет пересекать границы полос движения.



Опрокинуться на высоком автомобиле можно и не входя в занос: перебрал скорость в повороте – и улетел. Система предотвращения опрокидывания RSC (Roll Stability Control) призвана определить опасность и «осадить» аппарат.

На первом этапе производства XC60 будут комплектовать тремя моторами: одним бензиновым (3-литровый, рядный, 6-цилиндровый с наддувом, 285 л.с., 400 Н·м); двумя дизельными (2,4 л, рядные, 5-цилиндровые, с наддувом – 185 л.с. и без такового – 163 л.с.).



Концепт-кар Tata Elegante был представлен на автосалоне в Болонье в 2007 году.

Прав ли Киплинг?

Индийская компания далеко не первый год упорно привозит свои достижения на европейские выставки. Сойдутся ли Восток с Западом? Размышляет Сергей Канунников. Рисунок: Константин Гарматюк.

Концепт с бесхитростным именем «Элегант» – по оснащению идеальный массовый автомобиль начала XXI столетия. Система стабилизации и ABS, помощь при экстренном торможении, климат-контроль и навигация, электроприводы передних сидений и всех стекол. Есть даже холодильник, датчик дождя, автомат включения фар.

Под капотом может оказаться 4- и даже V-образный 6-цилиндровый двигатель объемом 1,4–2 л, мощностью до 200 л.с. «Тата» обещает не только бензиновые, но и дизельные моторы, а также шестиступенчатые коробки передач – механическую или автомат. Неплохой набор, не правда ли?

То, что машину длиной 4475 мм и базой 2520 мм сделали с кузовом седан – ход, пожалуй, верный. Индийская фирма постоянно демонстрирует свою продукцию в Западной Европе, но начать завоевание континента наверняка планирует с его восточной части. Ее обитателям должен прийтись по душе именно седан с огромным «дуплом» в бампере, мощными колесными арками, ксеноновыми фарами и светодиодными фонарями. Правда, на пути к конвейеру машина изменится. Главное, чтоб не растеряла своеобразия, добиться которого дизайнерам концепта определенно удалось.

«Тата-Элегант» построена на новой платформе, которая больше, чем у серийной модели «Индика». Создатели утверждают, что особо тщательно проработали ее с точки зрения безопасности. Предусмотрен полный набор подушек и занавесок. Индийская фирма смело заявляет, что претендует на пять (!) звезд во всех, включая столкновение с пешеходом, тестах EuroNCAP. Хотя, как известно, новички таких результатов обычно не достигают!



Седан выглядит элегантно и представительно. Интересно, будут ли столь же тщательно подогнаны детали серийной машины?

Индийский седан, родоначальник нового семейства, стартует, вероятно, через год-полтора.

Чего нет в концепте от «Таты»? Ничего фантастического, шокирующего, неземного – словом, ничего такого, что нельзя воплотить в серии в ближайшем будущем. Значит, «Элегант» скоро можно будет купить? Вероятно. В Западную Европу индийцы, скорее всего, придут не завтра (купленный ими «Ягуар» – не в счет). Ну а в России, например, вдохновленные успехами автомобилей из иной части Азии, уже вовсю готовятся к выходу на рынок.

Редьярд Киплинг, помнится, считал, что Запад с Востоком никогда не сойтись. Думаю, доживи поэт до эпохи глобализации, тем более знай наш рынок, изменил бы мнение. Впрочем, мы и не совсем Запад. **ЗР**

«Счетовод» меняет профессию

Как-то мы рассказали об особо точном и надежном расходомере (ЗР, 1999, № 7), изобретенном кандидатом технических наук Виктором Домогацким. С легкой руки ЗР прибор получил признание и выпускается серийно.

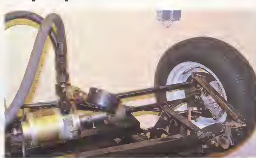
Оказалось, запатентованный принцип роликолопастной гидромашины годится не только для учета, но и для… привода транспортных средств! С подобной гидрообъемной трансмиссией уже построен тепловоз, а в лаборатории гидромотор крутит автомобильное колесо. (Небольшой макет был также показан на выставке «Архимед-2008».)

Вообще говоря, гидрообъемные трансмиссии известны очень давно, но используются в основном на тяжелых карьерных машинах – там, где без них трудно обойтись. Причина в низком, по сравнению с шестеренчатыми механизмами, КПД, обусловленном потерями в аксиально-поршневых моторах и насосах.

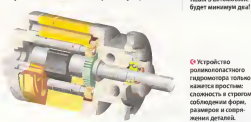
А вот роликолопастный гидровариатор имеет потери не более 5% и, стало быть, вполне годится для легкового автомобиля. Итак, долой коробку передач, карданный вал и прочие железяки. На смену им приходят компактные гидромоторы у каждого колеса. Регулирование скорости движения и реверс обеспечивают изменением производительности насоса, надвигая на его ротор с лопатками цилиндрический стакан и уменьшая таким образом рабочую часть. В итоге можно плавно менять передаточное число от 1:1 до 200:1! Никакой другой вариатор тут и близко не стоит.

Мало того, гидромотор – обратимая машина и при торможении может заряжать гидроаккумулятор давления, – вот вам и реализация популярного ныне гибридного принципа. Гидромотор очень легок и компактен. Например, 50-киловаттный ГМ-40 при диаметре 120 мм весит всего 6 кг, раскручивается до 10 000 об/мин.

Как всегда бывает, изобретение, дойдя до определенного этапа, требует для внедрения солидных интеллектуальных и финансовых вложений, неподъемных для изобретателя-одиночки. А ведь мог бы осуществиться чисто наш, российский проект автомобиля…



Этот компактный экспериментальный гидромотор развивает мощность 30 кВт – более чем достаточно, ведь таких в автомобиле будет минимум два!



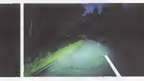
Устройство роликолопастного гидромотора только кажется простым: сложность в строгом соблюдении форм, размеров и сопряжения деталей.

Развитие спирали

Писать о совершенствовании лампочек накаливания, пусть и галогенных, в век тотального наступления ксенона и светодиодов – занятие довольно странное. Тем не менее производители до сих пор продолжают выискивать резервы в раскаленной спирали: стало быть, слухи о кончине галогенок сильно преувеличены.

Фирма «Осрам» нашла способ не только продлить век ламп в фарах тяжелых грузовиков (речь о лампах на 24 В) вдвое, но и во столько же раз увеличить освещенность дороги. Для этого применили запатентованную одиночную спираль с гораздо более высокой стойкостью к ударам и вибрации. Вам не понятно, почему такая простая спиралька появилась не сразу? Вспомним, что нить накаливания должна обладать вполне определенным электрическим сопротивлением, причем в случае 24 В – вчетверо большим, чем при 12 В. До сих пор с этой целью применяли двойную спираль в ущерб долговечности и световым характеристикам.





Как видим, освещение стало ярче, хотя и не поручимся, что вдвое. Но 40 м увеличенной дальнобойности, кажется, недалеки от истины.



Традиционная нить накаливания галогенной лампочки на 24 В (слева) и новая – лампочки TRUCKSTAR.

Схождение по принуждению



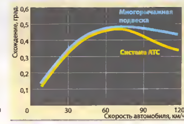
Когда автомобиль и так уже прекрасно слушается руля, легко выписывая замысловатые траектории, заданные водителем, то кажется, что все уже достигнуто и улучшать больше нечего. Но нет предела совершенству: специалистов фирмы «Продрайв» заинтересовал угол схождения задних колес переднеприводного автомобиля.

«Правильный» изготовитель автомобиля не только задает этот параметр конструктивно, но и старается, чтобы при наборе скорости он несколько рос, примерно на полградуса. Правда, для этого придется забыть о дешевой подвеске с торсионной балкой и применять сложную и громоздкую многорычажную конструкцию.

Разработчики «Продрайва» нашли выход в создании системы Active Toe Control – активного управления схождением. Она может применяться и на самых примитивных подвесках, притом их стоимость будет вдвое ниже, чем многорычажного варианта. Более того, оказалось, что угол схождения вовсе не должен постоянно расти со скоростью. Оптимальным был бы случай, когда после примерно 120 км/ч он вновь стал бы несколько уменьшаться. Система АТС позволяет реализовать и такой алгоритм.

Как утверждают разработчики, водитель сразу оценит управляемость автомобиля с новой системой. Подчеркнем – речь об активном водителе, который стремится использовать возможности машины на все 100%. Да только, где это нынче возможно?

Задние колеса только кажутся пассивно крутящимися. Они еще и помогают передним в управлении автомобилем.



Графики зависимости угла схождения задних колес от скорости автомобиля в случае многорычажной подвески и с системой АТС.



Апгрейд на ходу

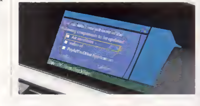
Этот водитель как раз получил сообщение о доступных обновлениях.

Слово «апгрейд» – из компьютерного лексикона, но разве автомобиль уже не стал вместилищем нескольких специализированных «ноутбуков»? А коли так, изготовители постоянно обнаруживают те или иные ошибки в программах или находят возможности улучшить работу той или иной системы.

Конечно, можно сменить прошивку контроллера, записавшись на прием к сервисмену, но… зачем? Ведь современный автомобиль уже зачастую связан с Интернетом и, стало быть, может сам послать сообщение об ошибке в центр обновления, а оттуда получить диагноз и рецепт решения проблемы. Эта возможность уже существует для автомобилей БМВ и называется Teleservice Diagnose.

Ну а апгрейд? Проект, над которым работают в настоящее время, носит название TeleProgrammierung. Только представьте – едете вы по городу, а на мониторе появляется сообщение: «Доступно обновление программы управления кондиционером. Загрузить?» Сам процесс получения данных осуществим и на ходу, но вот потом может потребоваться остановка и перезагрузка.

Заметим, что в сервис-центре БМВ всегда будут знать о произведенных или отмененных апгрейдах каждого авто. Кстати, продвинутый водитель тоже сможет от нечего делать зайти на личную страничку и посмотреть текущую конфигурацию своей машины. Ведь, как известно, обновления могут быть важными, рекомендуемыми и необязательными. А вдруг вам вздумается загрузить какое-то из последнего разряда?

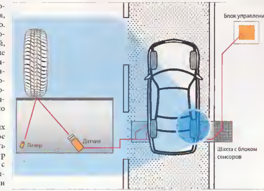


В данном случае будет произведен апгрейд климат-контроля.

Слежка из-под асфальта

В Европе вы редко встретите полицейских на дороге. Но не обольщайтесь: штрафная квитанция, выписанная роботом, придет почти неминуемо. До сих пор, однако, камеры слежения фиксировали превышение скорости, проезд на красный, неправильное перестроение да несоблюдение дистанции. Ныне внимание посетителей выставки «Интертрафик-2008» в Амстердаме привлекла разработка фирмы «ПроКонтур» из города Вальдсхут, способная на ходу, в плотном потоке, измерять глубину канавок протектора покрышек – и вдобавок выписывать штраф еще и по этому поводу.

Система H3-D работает с помощью лазерных светодиодов и датчиков, встроенных в дорожное покрытие. Ее возможности впечатляют: скорость до 170 км/ч для нее не препятствие! Компьютер мгновенно сравнивает полученную картинку с заложенными в память образцами, идентифицирует тип покрышки и решает, скомандовать ли установленному чуть впереди фоторегистратору зафиксировать номер нарушителя



Принцип работы новой электронной «гадалки» H3-D.

Спасет батарею и кошелек

Мы уже неоднократно писали о специальных датчиках состояния аккумуляторной батареи, предотвращающих ее неожиданный для водителя разряд. Одно из изделий фирмы «Континенталь» уже в нынешнем году выходит на большую серийную дорогу. Новый импульс к скорейшему внедрению дала становящаяся все более популярной система «Стоп энд гоу», когда в целях экономии дорогого топлива двигатель выключается на каждом светофоре. Стало быть, его приходится пускать вновь и вновь, особенно в городе. А значит, растут шансы остаться у разбитого корыта, простите, разряженной батареи.

Сенсор IBS (Intelligent Battery Sensor), интегрированный в минусовую клемму, постоянно измеряет ток, напряжение и температуру, вычисляя реальное состояние батареи. И не даст контроллеру заглушить двигатель, если не уверен в его последующем пуске. Датчик работает в тандеме с преобразователем постоянного напряжения, устраняющим провалы в момент работы стартера, которые могут привести к сбоям в работе различной бортовой электроники, например навигатора.

А теперь о том, как новинка бережет кошелек. Обычно генератор подзаряжает даже достаточно заряженную батарею (пусть и небольшим током). IBS отключит этот процесс и тем сэкономит топливо.

А еще, постоянно отслеживая состояние аккумулятора, она даст знать о его приближающейся кончине и сэкономит деньги на буксир или эвакуатор: в Европе батареи самостоятельно не меняют.



Пластиковая коробочка делает свинцовую клемму «разумным существом».

Око большого брата?



В Вене решили пересчитать все движущиеся по дорогам автомобили, чтобы оптимизировать их потоки. С этой целью вдоль трасс устанавливают видеорегистраторы VIONA, которые считывают регистрационные номера и передают их в центральный вычислительный центр. Сравнивая данные, ЭВМ выдает маршрут и продолжительность поездки каждого автомобиля. Авторы системы утверждают, что она создана исключительно в научных целях и не имеет ничего общего с тотальной слежкой за водителями.

Сигнал тревоги

Голландская фирма T-Comm Tracking & Tracing показала на автосалоне в Бирмингеме необычные колпачки, контролирующие давление в шинах. В отличие от аналогов, на показания которых водитель может и не обратить внимания, колпачки P-eye при снижении давления на 5% начинают мигать красным светодиодом. Гаджет довольно дорогой – около 40 долларов на колесо.



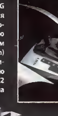
Поездка от сети

Фирма «Пьяджо» собирается завоевать Лондон микрофургончиками «Портер Электрик Чиллер», которые, как и следует из названия, не нужно заправлять топливом. Достаточно 8-часовой зарядки от электросети или двух часов – от трехфазной. После этого малютка будет готова возить ваш груз на протяжении 130 км. В столице Великобритании такой автомобиль освобожден от платы за въезд в центр, что повышает его конкурентоспособность.



Передача опыта

Коробки передач с двойным сцеплением (по типу DSG «Фольксвагена») появляются на все новых моделях автомобилей. Недавно подобную трансмиссию под названием SST (Sport Shifting Transmission) анонсировали в «Мицубиси-Аутлендере». Такую версию с дизельным двигателем 2.2 Di-D покажут в октябре на Парижском автосалоне.





Абсолютно безвредны

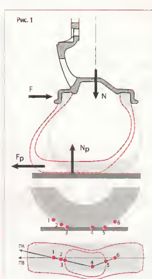


Все новые модели «Вольво» хоть сейчас могут быть утилизированы на 85%, хотя такое требование европейские законодатели предъявили автопроизводителям лишь с приходом целом на 2015 год. Более того, заводы фирмы с этого года работают на энергии, получаемой с гидроэлектростанций, не выбрасывая в воздух ничего вредного.

За рулем – редактор отдела эксплуатации Анатолий Сухов.

Праздник непослушания

Почему однотипные автомобили «рулятся» по-разному? О распространенной, но многим не известной причине – уводе шин – рассказывает инженер Клим Валобуев.



К шине приложены штатная нагрузка N и боковая сила F. Ответные реакции дороги – Np и Fp. ПК – плоскость качения колеса, ПВ – плоскость его вращения. Возьмем некий элемент 1 на середине протектора. Чем ближе к контакту, тем сильней шина деформируется – элемент займет положение 2. Войдя в контакт с покрытием, переместится в положение 3, затем 4 – касательные напряжения шины достигли максимума по условиям сцепления. Шашки протектора срываются в скольжение – и шина быстро восстанавливает свою форму. Перед выходом из контакта напряжения продолжают падать, в точке 5 элемент выходит из контакта и в точке 6 возвращается на срединную плоскость колеса. Вот так «частичка» шины отработала один цикл нагрузки и разгрузки, вернувшись к исходной форме. Но ее траектория на участке 1 – 4 показывает направление реального движения всей шины: как бы «переступая» элементами протектора, она за каждый оборот немного скатывается в сторону.

«Автомобиль едет как по рельсам»… Сказано красиво – но тяга к ярким сравнениям может увести от темы дальше, чем боковой увод шин – от траектории, заданной рулем. Согласен: маневры локомотива – по крайней мере, без вмешательства партизан! – четко заданы стальными колесами и рельсами. Автомобиль же управляется поворотом колес, причем его шины эластичны. В зависимости от внутреннего давления, нагрузки, скорости движения, фактической траектории они деформируются – и это отражается на многих показателях. В первую очередь – на устойчивости и управляемости, так что едет он совсем не как по рельсам.

В этом нетрудно убедиться. На ровной асфальтированной площадке повернем руль до упора и развернемся на самой малой скорости. Отметим конечное положение одного из колес. Теперь повторим опыт на чуть большей скорости. Автомобиль пойдет по другой дуге! Но скорости так малы, что на сносы-заносы и намека нет, – отчего же траектории разные?

Дело в том, что под рабочей нагрузкой (вес плюс тяговый или тормозной момент) шина сильно деформируется – особенно вблизи зоны контакта с дорогой и в самом контакте.

Если плоскость вращения колеса наклонена к дороге, деформация шины несимметричная. Любопытно, что при этом она создает момент, стремящийся повернуть колесо в сторону наклона. Этот факт важен не только для мотоциклистов! На проселке с косогором автомобиль не должен по своему усмотрению сворачивать в гору – это грозит опрокидыванием. Исправный – либо нейтрален, либо постепенно отклоняется под гору.

А теперь вообразим другую ситуацию (рис.1): колесо вращается перпендикулярно к горизонтальной площадке и нагружено нормальной и боковой силами – N и F. Откуда взялась боковая? Например, сбоку дует ветер, – «парусом» служит машина, и только сцепные свойства шин удерживают ее на дороге. С другой стороны, на шину действуют реакции дороги Fp и Np. Важно помнить, что величи-

Рис. 2

Если увод колес задней оси больше, чем передней, а водитель немедленно не вмешается, кузов в повороте начинает разворачиваться задком наружу (фазы 1 и 2). Это особенно характерно для заднеприводной машины, если водитель в самом начале «коллизии» не сбросит газ. Машина как бы ввинчивается в поворот – у нее избыточная поворачиваемость. Когда углы «набегания» покрытия на протектор превысят предельные по условиям сцепления – скольжение неизбежно. Центр массы ЦМ машины все дальше от первоначальной траектории ПТ. В фазе 3 водитель все же вывернул руль вправо, пытаясь избежать заноса, но – поздно: боковое скольжение задних колес сразу не остановишь! Сделать это тем сложнее, чем слабее сцепление шин с покрытием и чем дольше водитель «зевал», дав машине накопить лишнюю угловую скорость вращения ω вокруг вертикальной оси. Начинают скользить и передние колеса. На льду машина может совершить по инерции не один оборот – фазы 4, 5 и т.д.

Чтобы избежать неприятных последствий увода, следите за давлением в шинах!

ны F и Fр равны лишь до момента, пока шина не заскользит в сторону. Так, на льду Fр редко превышает 10% веса машины, – ветер посильней запросто утащит с дороги.

Боковая нагрузка деформирует шину хитро: вместе с диском колеса она вращается в одной плоскости, а фактически катится в другой – иногда угол между ними может достигать 4–5 градусов. Это и есть боковой увод. Выступы протектора – в зависимости от размеров, формы, наличия ламелей, степени износа, свойств материала – дополнительно деформируются. Большую роль играет давление воздуха внутри – при пониженном шина «заламывается» все сильней, – каждый это наблюдал при проколе.

Чем выше скорость на заданной траектории, больше нагрузка на шину, ниже давление в ней, тем больше, при прочих равных, боковой увод. Чем выше боковая жесткость брекера, тем увод меньше. Резина зимних шин мягче, шашки выше – в сравнении с летними увод больше. Увод радиальных шин меньше, чем диагональных. Увод новых больше, чем изношенных. Увод шин с металлокордным брекером меньше, чем с текстильным. Но все это общие положения. Если на машине стоят шины нужного типоразмера, но разных производителей, то и боковой увод может быть существенно разным, а это сказывается на поведении автомобиля.

Поведение автомобиля характеризует поворачиваемость – недостаточная, нейтральная или избыточная. Она, кстати, зависит не только от шин, но и от конструкции подвески, загрузки авто и т.п. Избыточная поворачиваемость для обычного автомобиля нежелательна: машина нервно реагирует даже на легкое движение руля, дополнительно тянет передок внутрь поворота. Иначе говоря, реакция на поворот руля избыточная – отсюда и принятая терминология. Такая машина траекторно неустойчива (хотя в автоспорте многие используют именно такую настройку шасси).

С недостаточной поворачиваемостью все наоборот: машина спокойно реагирует на поворот руля, она устойчива. Водитель легко дозирует кривизну траектории – для более резкого маневра нужно лишь довернуть руль.

При нейтральной поворачиваемости устойчивость и управляемость, можно считать, полностью согласованы. Но многим людям психологически ближе автомобиль с некоторым запасом устойчивости – он наиболее предсказуем, мелкие ошибки водителя исправляет как бы сам. При порывистом ветре или на неровной дороге нет необходимости лихорадочно «ловить» его рулем на заданном курсе, не позволяя выйти из подчинения. Порывы ветра автомобиль подергивают, однако он им сопротивляется.

Чаще всего с проблемами сталкивается тот, кто не следит за давлением в шинах. На некоторых авто, как правило, заднеприводных, оптимальным оказывается разное давление в передних и задних шинах (в задних – выше), его величины указаны в инструкциях. Яркий представитель породы – универсал ВАЗ-2104: нагрузка на задние шины большая – давление в них должно быть, как минимум, на 0,4–0,5 кгс/см^2 больше, чем в передних. Если давление недостаточное, они сильно деформируются, а чрезмерный увод грозит заносом (рис. 2). Последнее особенно реально на скользких дорогах.

В этом варианте даже на прямой трассе поведение автомобиля нестабильно, его то и дело приходится корректировать – если водитель не успевает, отклонения машины угрожающе нарастают. Дело в том, что всякий «вилёк» рулем означает движение колес по кривым траекториям, а ведь центробежные силы дополнительно «подламывают» шины, делая их увод еще больше – своеобразный заколдованный круг!

Для передне- и полноприводных авто обычно рекомендуют одинаковое давление во всех колесах. Чаще всего оно близко к 2–2,2 кгс/см^2. Но в любом случае хозяину стоит хотя бы раз заглянуть в инструкцию! Но если таковой нет, «опыты» по подбору оптимального давления не стоит начинать с низкого в задних колесах. Помните это! ЗР



Крестница

[illegible]м» окрестил ее «Шевроле-Нивой», а мы – «печкой». [illegible] еще попляшем, сравнивая трудоемкость ТО других [illegible]. Но прежде Игорь Козлов и Геннадий Емель[illegible] оценили саму крестницу. Фото: Александр Кульнев.

Мы не случайно избрали на [illegible] эталона «Шеви-Ниву» – она относительно доступна, [illegible], а главное – [illegible]. Со столь же родной «Приорой» ее и сравним. Разумеется, никто не ждет от полноприводника ремонтопригодности легковушки – хотя бы из-за разницы в количестве агрегатов, но определить затраты сил, времени и нервов это вполне позволит.

ПОЗВОЛЬТЕ НАЛИТЬ

Прежде чем менять масло в двигателе, снимаем обе части защиты картера и левую половинку грязезащитного фартука – так легче подобраться к сливной пробке и фильтру. Последний, в принципе, досягаем из-под капота, но тут не развернешься: мешает плотная компоновка. Да и отвернуть фильтр, не залив маслом сайлент-блок левой передней опоры мотора, сверху сложнее. Снизу же сооружаем из бумаги, картона или ветоши некое подобие желоба, чтобы направить по нему отработку в обход сайлент-блока, обеспечив тем самым его долголетие.

Сняв вторую часть грязезащитного фартука, проверяем состояние привода кондиционера. Натяжение ремня меняем перемещением кронштейна ролика: ослабляем его крепление и вращением ходового болта сдвигаем в нужную сторону. Так же, но из-под капота регулируем привод остальных навесных агрегатов. Здесь крутить ходовой болт сложнее – тесновато, поэтому используем короткий (обрезанный) рожковый ключ или головку с карданным шарниром и удлинителем (300 мм). При случае проверяем, чтобы все шкивы и ролики (не забываем и про обкатной) вращались легко и без подкусываний.

Масло в коробке передач, «раздатке» и мостах менять просто (все как у обычной «Нивы»). Важно лишь хорошенько счистить грязь вокруг пробок до отворачивания, дабы не насорить внутри агрегатов. Не забываем прошприцевать крестовины карданных валов и их шлицевые соединения. На подопытном авто, например, смазки в шлицах переднего кардана – кот наплакал. Сперва рекомендуем отделить от вала воротничок манжеты – зачастую она так крепко приклеивается, что от давления смазки при шприцовке норовит выскочить из-под фиксирующего кольца. Выручит тупая спица: предварительно смазав, аккуратно подсовываем ее под манжету, постепенно отделяя кромку от вала по всей окружности. Вот теперь можно браться за шприц со смазкой 158 или ЛСЦ-15 (для крестовин используем «Литин-2», а для промежуточного вала – ЭСМА, ЛЗ-ПЖЛ или Longterm-00).

Та же спица пригодится при удалении лишних складок на чехлах ШРУСов, которые нередко образуются из-за недостатка воздуха внутри (сапуна ведь нет). Кривая «гармонь», как замечено, долго не играет – рвется. Сняв малый хомут, поддеваем посадочный поясок чехла и впускаем внутрь немного воздуха, но лишь столько, чтоб только выровнять гофры. Важно оставить в полости шарнира разрежение, иначе при нагреве узла в движении чехол раздуется и может порваться!

Замена топливного фильтра и охлаждающей жидкости особых затруднений не вызвала. Здесь важно лишь не ошибиться с размером посуды для слива жидкостей: если для остатков топлива из фильтра подойдет миска, то поймать поток антифриза из блока нелегко и в тазик. Последний штрих снизу – протяжка.

«ШЕВРОЛЕ-НИВА»

«Шевроле-Ниву» собирают на СП GM-AVTOVAZ

КУЗОВ: универсал
ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый 1,7 л, 80 л.с.
КОРОБКА ПЕРЕДАЧ: 5-ступенчатая механическая. Раздаточная коробка с понижающим рядом и блокировкой межосевого дифференциала.
ПРИВОД: постоянный полный
КОМПЛЕКТАЦИИ: L, LC, GLS, GLC, GLX (FAM 1)
ЦЕНА: 368–629 тысяч рублей

КРЕСТ-НАКРЕСТ

У нашей подопечной почти весь крепеж оказался затянут на совесть. Только гайки опор «раздатки» и КП слегка «пошли» – в среднем на полграни, что вполне терпимо. Теперь под капот – проверить затяжку корпуса подшипников распредвала, что по регламенту ТО положено сделать при пробеге 2 тыс. км.

Сдергиваем вверх пластиковую накладку мотора и снимаем впускной патрубок, шланги вентиляции картера и вакуумного усилителя, ослабив хомуты. Они тут разных типов – от удобных червячных и пружинных с усиками до ненавистных ленточных со шлинтами. Похоже, довести эстетику подкапотного пространства у завода руки так и не дошли. Хотя, как говорится, на скорость авто разносортица не влияет, ре-



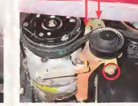

Основная претензия снизу – непродуманная система выпуска: повредив резонатор или промежуточную трубу, придется менять и недешевый нейтрализатор (это единая деталь!).



Топливный фильтр стоит на правом лонжероне и прикрыт щитком (здесь он снят). Нажимаем на скобки-фиксаторы наконечников и снимаем их со штуцеров.

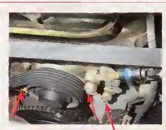


На карданных валах по три пресс-масленки, не спутайте смазку! Перед первой шприцовкой шлицев отделяем воротничок манжеты от вала – они нередко склеиваются после окраски.



Ремень кондиционера натягиваем вращением ходового болта (его шляпка в кружочке), отвернув предварительно болты (стрелки) кронштейна натяжного ролика.

Для натяжения ремня генератора и ГУР лучше использовать удлинитель с карданом или обрезанный ключ (усилие невелико). Гайки кронштейна показаны стрелками.





Протяжка корпуса подшипников распредвала требуется только при первом ТО. К этой работе важно отнестись «по науке» – с динамометрическим ключом.

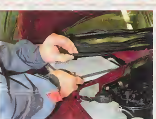
Доступ к воздушному фильтру прост, как и к бачкам на заднем плане: их осушаем шприцем, доливаем свежую жидкость, а остатки старой выгоняем из трубок через штуцеры прокачки.

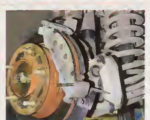




Не хватайтесь в отчаянии за молоток, чтобы забить резиновые грибки-пистоны накладки мотора! Лучше поправьте кронштейны, в которые они вставляются.

Перед заменой фильтра салона удаляем грязь с «жабо» и вокруг гнезда элемента, чтобы она не попала внутрь чистой зоны. Берегите руки, на перегородке встречаются заусенцы!





Передние тормоза (задние тоже) – привычные «нивовские». Люфт в подшипниках проверяем при каждом ТО, при этом на гайках ступиц не экономьте – не окупится.

ОСНОВНЫЕ РАБОТЫ ПО ЗАМЕНЕ

Наименование позиции	Периодичность, тыс. км (лет)
Масло в двигателе, масляный фильтр	15*
Воздушный фильтр двигателя / салона	30 / 15
Топливный фильтр	30
Свечи зажигания	30
Датчик кислорода	75
Охлаждающая жидкость двигателя	60
Масло в КП, раздаточной коробке, мостах	45*
Смазка в шлицах и крестовинах карданных валов	15
Смазка в подшипниках передних ступиц	30
Жидкость ГУР	–**
Жидкость в приводе тормозов и сцепления, осушитель кондиционера	(3)

*Первая замена на 2 тыс. км

**Только контроль уровня, замена по состоянию

монтопригодность все же ухудшается, поэтому мы сразу сменили допотопные шлицевые хомутики на червячные.

Далее отворачиваем гайки клапанной крышки, которые заодно крепят несколько кронштейнов: чтобы не спутать где какой стоял, помечаем их. Перед тем как поднять крышку, вытираем трос газа, дабы не стряхнуть с него грязь в мотор, и подвешиваем, чтобы не мешался. Сняв крышку, подбираем под среднюю гайку корпуса подшипников (под ней штуцер магистрали гидрокомпенсаторов) медную шайбу – для пущей уверенности в герметичности важного соединения. Конструкторы сочли ее лишней, очевидно, полагая, что сюда будут ставить только ровные гайки. Нам, хоть плачь, попалась кривая. Ее как ни тяни, свища в соединении «сталь по стали» (гайка и штуцер) не избежать, а вот с шайбой течи не

СТОИМОСТЬ НЕКОТОРЫХ РАБОТ У ДИЛЕРОВ

Операция	Стоимость, руб
Компьютерная диагностика двигателя	700
Замена масла и фильтра двигателя (со снятием защиты картера)	800
Замена охлаждающей жидкости двигателя	1000
Замена фильтра воздушного / топливного	150 / 320
Замена масла в агрегатах трансмиссии	1730
Замена фильтра салона	320
Замена свечей зажигания	350
Замена ремней навесных агрегатов	600
Замена тормозных колодок передних / задних	1200 / 1500
Нормочас	1200–1300*

*Зависит от дилера.

будет – в общем-то, стандартное решение в машиностроении.

Эту гайку затягиваем первой (следим, чтобы штуцер не проворачивался), а остальные – по спирали от центра к краям и крест-накрест (по схеме в инструкции по ремонту). Так же поступаем с гайками клапанной крышки, но перед их окончательной затяжкой обязательно примеряем, чтобы шпильки кронштейнов, которые крепятся заодно, совпадали с отверстиями в пластиковой накладке двигателя, иначе эту «декорацию» потом не закрепить (резиновые грибки не воткнуть). С таким, казалось бы, пустячком помучаетесь: кронштейны предательски «уходят» при затяжке. Чтобы их надежно зафиксировать, рекомендуем нехитрый шаблон: две трубки изгибаем буквой «П» таким образом, чтобы кончики четко совпадали с диаметрально противоположными отверстиями в накладке, после чего перекладины скрепляем между собой. Получился некий крест на ножках, который надеваем на шпильки кронштейнов и спокойно затягиваем гайки клапанной крышки. Побороите соблазн не ставить накладку – она укрывает мотор от грязи, проникающей между капотом и решеткой радиатора, и служит какой-никакой шумоизоляцией.

ЦЕНА ПРОСТОТЫ

Свечи зажигания лучше сменить до установки накладки, впрочем, когда она на месте, сложно подобраться только к свече первого цилиндра, да и то лишь штатным инструментом. При наличии удлинителя (300-500 мм) с карданом и определенной гибкости рук накладка почти не мешает. Воздушный фильтр двигателя поменять не сложнее чем на «Приоре», а фильтр салона даже проще: отворачиваем четыре самореза «жабо», приподнимаем его и вынимаем элемент. Здесь он неплохо прикрыт от воды, поэтому положенные 15 тыс. км прослужить обязан.

Доступ к лампам головного освещения вполне приемлем, разве что к секции ближнего света правой фары подобраться сложнее – мешает бачок омывателя. Плафон повторителя «поворотников» снимаем, подав его по ходу авто и выводя задний усик из гнезда в крыле. При таком способе, отличном от описанного в инструкции, не нужен инструмент, которым рискуете поцарапать краску. Лампы в задних фонарях неудобно менять только справа – карман в боковине багажника не совпадает с окнами в кузове (слева с этим порядок). Увы, обивку придется подрезать по месту, хотя… пока все лампочки целы, с «казнью» повременим – положим нож в дорожный набор инструментов.

В целом, «Шеви-Нива» не показалась трудоемкой в обслуживании. А что касается мелких недоработок, то на отечественных авто они, увы, традиционны. Но гораздо сильней удручает дефицит кузовных запчастей, который, разумеется, диктует цену. Например, за имеющийся в наличии капот просят аж 36 тысяч рублей (апрель 2008-го)! Хотите подешевле – ждите два месяца, но и тогда цена останется «иномарочной». Ездите аккуратнее! **ЗР**

ОЦЕНКА ТРУДОЁМКОСТИ ОБСЛУЖИВАНИЯ*

Название операции	Описание операции	Итоговая оценка
Замена масла в двигателе	+ В сливной пробке есть магнит – Затруднен доступ к фильтру	3,5
Замена воздушного фильтра	+ Хороший доступ – Нужен инструмент для винтов крышки	4
Замена топливного фильтра	+ Легкосъемные наконечники шлангов – Надо снимать защитную накладку фильтра и трубопроводов	3,5
Замена свечей зажигания	+ Можно обойтись без снятия накладки мотора – Для свечи первого цилиндра нужен длинный вороток	4,5
Замена ремней навесных агрегатов	+ Для смещения кронштейнов натяжных роликов есть специальные болты – Затруднен доступ к приводу кондиционера	3,5
Замена ОЖ двигателя	+ Есть сливные пробки на радиаторе и блоке – Нужна широкая емкость для сбора жидкости	4
Замена масла КП	+ Дорожный просвет позволяет проделать операцию «с земли» – Для заливной пробки нужен прямой ключ, иначе мешает передний кардан	3,5
Замена масла в раздаточной КП и мостах	+ Хороший доступ к пробкам – Минусов не нашлось	–**
Замена смазки в крестовинах и шлицах КВ	+ Есть пресс-масленки – Надо вывешивать авто, иначе не подлезть к некоторым масленкам крестовин	–**
Замена тормозных колодок и регулировка «ручника»	+ Знакомая «нивовская» конструкция – Вероятность закисания пальцев прижимных скоб передних механизмов	3,5
Замена фильтра салона	+ Приемлемый доступ – Надо изгибать пластик «жабо», который на морозе может лопнуть	4,5
Замена ламп в фарах и задних фонарях	+ Продуманная конструкция для быстрой замены – Карман в правой обивке багажника не совпадает с тыльной частью фонаря	4,5

* По пятибалльной шкале в сравнении с «Ладой-Приорой», трудоемкость обслуживания которой условно оценена «на четыре» (ЗР 2008, № 1)
** У «Приоры» отсутствует

ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ НЕКОТОРЫХ ЗАПЧАСТЕЙ У ДИЛЕРОВ

Запчасть	Стоимость, руб.
Накладка бампера переднего / заднего	5670 / 2570
Блок-фара / задний фонарь	4830 / 620
Капот	8100–36 000*
Фильтр масляный / топливный / воздушный / салона	100 / 320 / 180 / 370
Свечи зажигания, комплект	600
Ремень генератора	960
Ролик ремня кондиционера	755
Сцепление: корзина + ведомый диск + выжимной подшипник	1490 / 1220 / 400
Тормозные колодки передние / задние	270 / 600

*В зависимости от срока ожидания – чем дольше, тем дешевле

Щадящий режим

Как обеспечить двигателю автомобиля стабильный тепловой режим независимо от нагрузки, на примере «Волги» советует Владимир Арбузов.



Для получения максимальной отдачи от двигателя любого автомобиля, увеличения ресурса и снижения расхода топлива температура охлаждающей жидкости должна быть стабильной. Даже небольшие, всего в несколько градусов, отклонения от оптимума приводят к изменению зазоров между сопряженными деталями, возникновению в них напряжений, деформации, ухудшению КПД и экономичности.

На первый взгляд изменения эти не столь существенны, и с ними можно мириться. Но, говорят, вода камень точит. Температурные колебания, помимо увеличения расхода топлива, снижают долговечность мотора. Чтобы «обуздать» температуру, в систему охлаждения встроены термостат и электровентилятор. Первый по мере сил открывает-закрывает проход «воды» в радиатор, но довольно инерционен. Второй – на подхвате, караулит перегрев и включается в работу за несколько градусов до закипания. Но если у современных иномарок оба этих устройства работают довольно четко и стрелка на указателе температуры почти не двигается, то «Волга» не столь строга. На шоссе стрелка едва переваливает за 90°, а в пробке маячит у красной зоны – того и гляди, закипит!

Самый простой способ обезопасить мотор от перегрева – вывести на панель клавишу принудительного включения вентилятора. Но сегодня появился более удобный и точный вариант стабилизации температуры – автоматический микропроцессорный блок «Силыч». Он способен решать сразу несколько задач: по мере необходимости включать в работу вентилятор и регулировать его обороты; обеспечить полное включение при меньшей температуре и дать таким образом двигателю некоторую температурную фору; наконец, разгрузить контакты датчика. Устройство выпускают в отдельном блоке или встроенным в электродвигатель вентилятора, а работать оно может с любыми датчиками (параметры можно настроить при установке).

Мы установили блок на кронштейн диффузора и подключили согласно прилагаемой инструкции. Сложнее освоить его программирование. Нажимая на единственную кнопку, ориентируемся по вспышкам светодиода. Сначала «объясняем» прибору, с какого датчика он получает сигнал, а потом задаем температуру срабатывания. Теперь вентилятор автомобиля вступает в работу плавно и не ждет, когда стрелка на щитке подойдет к красной зоне.

Блок «Силыч» стоит около 1500 рублей; в сборе с вентилятором, естественно, дороже. **ЗР**

Устройство выпускают в двух вариантах: встроенным в электродвигатель вентилятора (такой, кстати, может отлично заменить дефицитную и дорогую вискомуфту вентилятора иномарки)...



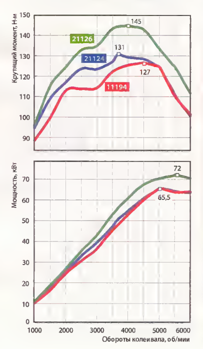
...или в отдельном блоке. Его можно закрепить, например, на диффузоре.

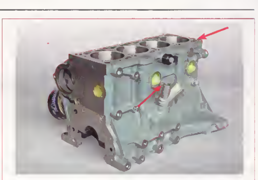
16-клапанники 2008 года

Чем отличаются современные 16-клапанные двигатели ВАЗ от предшественников? На этот вопрос отвечает Геннадий Емелькин.

Самый «маленький» из 16-клапанных двигателей Волжского автозавода – ВАЗ-11194 рабочим объемом 1,4 л. Производятся и две модели объемом 1,6 л – уже несколько устаревший ВАЗ-21124 и его более современный и мощный вариант ВАЗ-21126, постепенно вытесняющий на конвейере предшественника. Обратите внимание на график с характеристиками двигателей: при частотах вращения коленвала, близких к максимальным, характеристики мощности и крутящего момента ВАЗ-11194 и ВАЗ-21124 практически совпадают – и лишь при более низких оборотах «малыш» уступает старшему собрату. А вот двигатель 21126 существенно – примерно на 10% – мощней и тяговитей двух других.

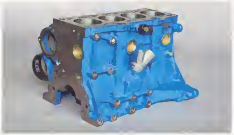
Давайте же знакомиться с их начинкой.





Блоки цилиндров 21124 и 21126 отлиты из чугуна. По сравнению с прежним, полуторалитровым аналогом 2112 они на 2,3 мм выше (расстояние от оси коренных подшипников до верхней плоскости блока). Диаметр цилиндров двигателей 21124 и 21126 одинаковый – 82 мм. Для селективной сборки двигателя блоки 21124 по диаметру цилиндра поделены на пять классов через 0,01 мм (A, B, C, D, E). У блока 21126 три класса через те же 0,01 мм (A, B, C). Клеймо класса цилиндра расположено на нижней плоскости блока. Прочие размеры блоков идентичны. Но есть отличия в требованиях к обработке стенок цилиндров. Хонингование цилиндров 21124 выполняется по технологии и требованиям АВТОВАЗа, а 21126 – в соответствии с более жесткими требованиями фирмы Federal Mogul, обусловившими ужесточение требований к шероховатости рабочих поверхностей. Чтобы не перепутать блоки, кроме маркировки, сделанной в отливке на левой стенке блока (нижняя стрелка), серийный номер нанесен на задней стенке рядом с четвертым цилиндром (верхняя стрелка). Блок 21124 окрашен в синий цвет, а 21126 – в серый.

Блок цилиндров двигателя 11194 по конструкции аналогичен блоку 21126, но диаметр цилиндра меньше – 76,5 мм против 82 мм. Обработка стенок цилиндров – тоже в соответствии с требованиями фирмы Federal Mogul. Маркировка на тех же местах, окрашен блок в синий цвет. Кроме этого, в блоке 11194 между цилиндрами есть протоки рубашки охлаждения, а у двигателей 1,6 л их нет. Для селективной сборки двигателя блоки 11194 по диаметру цилиндра поделены на три класса через 0,01 мм (A, B, C).





В двигателе 21124 применяется шатун 2110 – стальной, двутаврового сечения, со сталебронзовой втулкой в верхней головке и осевой фиксацией по нижней головке (на фото сверху). Крышка шатуна крепится двумя болтами, запрессованными в шатун. По диаметру отверстия втулки под поршневой палец шатуны подразделяются на три класса через 0,004 мм. Номер класса отверстия нанесен на верхней головке шатуна.
В двигателях 11194 и 21126 используется шатун 11194, не взаимозаменяемый с шатуном 2110. Новый шатун, хотя и подрос с 121 мм до 133,5 мм, стал легче – в среднем, «похудел» с 683 до 412 г, что серьезно снизило инерционные нагрузки. Его осевую фиксацию обеспечивает верхняя(!) головка – по поршню. При этом стальная деталь контактирует с алюминиевой, что уменьшает потери на трение по сравнению с двигателем 21124, где стальной шатун трется о чугунные поверхности коленчатого вала, да и скорость трения ниже. Нижняя головка, выполненная по разрывной технологии, стала изящней. Ее крышка крепится к шатуну двумя болтами. Удлинение шатуна уменьшило силу бокового давления поршня на цилиндр.
Новый шатун не имеет разделения на классы по диаметру отверстия верхней головки – и маркировки на нем нет. Но шатуны подразделяют на классы по массе. Для шатуна 2110 предусмотрено 9 классов, с допуском внутри класса ± 5 г. Маркировка буквенная, выбита на верхней головке шатуна (Ф, Л, Б, Х, М, В, Ц, Н, Г). У шатуна 11194 три класса, по количеству черных меток на нижней крышке (стрелка). Разница между классами ± 7 граммов. На двигателе 11194 допускается установка шатунов с одной либо двумя метками, для 21126 – с двумя либо тремя.
Момент затяжки гаек шатуна 2110 двигателя 21124 – $50{,}9^{+2{,}6}_{-7{,}6}$ Н·м. Болты шатуна 11194 (двигателей 11194/21126) затягивают в два приёма по методике: 20 Н·м + 135°. Болты шатуна 11194 гарантированно выдерживают три разборки-сборки. Первая разборка шатуна произведена уже при сборке двигателя на АВТОВАЗе. Возможна и вторая разборка на АВТОВАЗе – например, при выборочном контроле качества двигателя. Так как на практике сложно учесть реальное количество предыдущих ремонтов, при каждой разборке шатуна 11194 его болты рекомендуют заменять новыми.

Коленчатый вал всех трех двигателей единый, изготовлен из высокопрочного чугуна. Радиус кривошипа 37,8 мм, соответственно, ход поршня – 75,6 мм. Маркировка «11183» сделана в отливке на шестой щеке противовеса (стрелка).



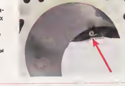


Справа поршень 21124. Диаметр 82 мм, глубина лунок под клапаны 5,53 мм. (У прежнего 2112 – 3,19 мм для впускных и 3,06 – для выпускных.) Слева облегченный поршень 11194 – диаметр 76,5 мм, лунки неглубоки, а 21126 отличается лишь диаметром – 82 мм. Отверстие для пальца в поршне 21124 смещено влево на 1 мм, а в поршнях 11194 и 21126 на 0,5 мм – если смотреть навстречу стрелке на днище поршня. Именно так его и ориентируют при сборке двигателя, чтобы при «перекладке» в ВМТ он не стучал. Поршни 21124 поделены по диаметру юбки на 5 классов (A, B, C, D, E) через 0,01 мм. У поршней 11194 и 21126 три класса (A, B, C) через 0,01 мм. Маркировка – на днищах.

У шатуна 11194 поверхность сопряжения крышки с телом не гладкая (механически обработанная), как у 2110, а рельефная, получаемая изломом. Технология излома шатунов обеспечивает гораздо лучшую итоговую «круглость» отверстия нижней головки, чем у шатуна 2110.

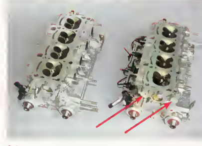


Термические нагрузки 16-клапанных двигателей выше, чем 8-клапанных, поэтому у всех трех блоков во вторую, третью, четвертую и пятую опоры коренных подшипников запрессованы форсунки, подающие масло для охлаждения поршней.



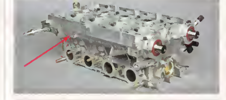
Если сравнить массу комплекта «поршень, палец, стопорные и поршневые кольца, шатун и вкладыши» для двигателей 21124 и 21126, то получится, что обновленный вариант на 437,2 г легче. В частности, масса поршня 21126 – 244 г против 355 г у 21124. Масса нового шатуна 412 г взамен 683 г у старого. Новые шатуны, поршни, кольца, пальцы производства Federal Mogul.



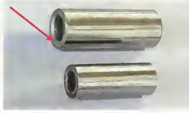


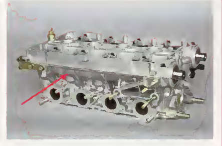
Двигатель 21126 получил новый механизм натяжения ремня ГРМ. В связи с этим передняя часть головки блока изменена (на фото справа). На передней стенке увеличены опорные поверхности бобышек под ролики привода ремня ГРМ, и вместо шпилек теперь резьбовые отверстия (стрелки).

Объем камеры сгорания в головке блока 11194 меньше, чем у 1,6-литровых моторов. Эта головка невзаимозаменяема с 21124 и 21126, а механизм натяжения ремня ГРМ аналогичен 21126, поэтому на передней стенке – широкие опорные поверхности под ролики и резьбовые отверстия под болты их крепления. Номер головки находится на приливе с правой стороны (стрелка).



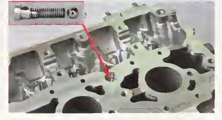
Поршневой палец стальной, трубчатого сечения, плавающего типа (свободно вращается в бобышках поршня и втулке шатуна). От осевого перемещения в бобышках поршня он зафиксирован стопорными кольцами. По наружному диаметру пальцы двигателя 21124 разделены на три класса через 0,004 мм. Маркировка нанесена на торце краской (стрелка). Самый «тонкий» с голубой меткой, далее следует зеленый и красный. Наружный диаметр поршневого пальца двигателей 11194 и 21126 единый – разбивки на классы нет. Наружный диаметр поршневого пальца 21124 – 22 мм, 11194 и 21126 – 18 мм. Длина пальца 21124 – 60,5 мм, масса 110 г. Длина пальца 11194 – 48 мм, масса 62,5 г. Палец 21126 при длине 53 мм имеет массу 69,5 г.



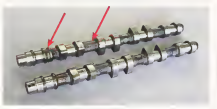


Отличить головку блока двигателя 21124 от 21126 можно по номеру 2112 на отливке, на правой стенке между третьим и четвертым цилиндрами (стрелка). Корпус подшипников (верхняя плита головки, на фото она светлей) у обеих конструкций одинаковый. Перед его установкой сопрягаемую поверхность необходимо смазать анаэробным герметиком «Анатерм-506» либо «Локтайт-574». Привычный для многих автолюбителей силиконовый герметик для этой операции непригоден.

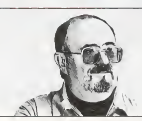
Гидротолкатели (наружный диаметр 30 мм), клапанные пружины, впускные и выпускные клапаны (не путать их!) у всех трех двигателей взаимозаменяемы. При монтаже головки цилиндров необходимо убедиться в том, что в тело головки (см. стрелку) запрессован противодренажный клапан. Он препятствует сливу масла из каналов головки цилиндров в поддон на заглушенном двигателе и ускоряет поступление масла к гидротолкателям при пуске после длительной стоянки.



Впускные распределительные валы на двигателях 11194, 21124 и 21126 взаимозаменяемы. Аналогичная ситуация с выпускными. А вот между теми и другими есть отличия в фазах открытия и закрытия клапанов. Чтобы не путать валы, на впускном рядом с первым кулачком отлита реборда (стрелка), а между вторым и третьим – номер, две последние цифры которого «15» (стрелка). У выпускного вала реборды нет, а номер заканчивается на «14».



Окончание следует



Картина маслом

Все чаще Анатолий Вайсман чинит автомобили, пострадавшие от плохого масла. Экземпляры со вторичного рынка регулярно пополняют его опыт.

Старенький, 1994 года «Мерседес-С220» был куплен на вторичном рынке с пробегом около 180 тыс. км. На двигателе там и сям поблескивало масло, поэтому он был довольно чумазый – запомните эту деталь, она сыграет важную роль! Кроме того, покупатель сразу услышал стуки в подвеске. Все это позволило сбить и без того скромную цену. Уже в первых поездках Володя, новый хозяин, заметил, что расход масла слишком велик – до литра на тысячу километров. Дымок за кормой машины это подтверждал. Тогда владелец отправился устранять недочеты в фирменный сервис.

НЕ ПРОСТЫЕ – ЗОЛОТЫЕ!

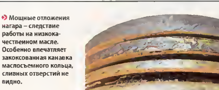
Дальнейшие события изложим в предельно сжатом и сильно упрощенном виде – для описания всех приключений владельца не хватило бы целого журнала. Начали мастера с непонятных шумов – вроде бы в подвеске. Или в рулевом, а возможно – в колесах... Заменили подшипники передних ступиц, рычаги подвески, а заодно и опоры двигателя, как нельзя кстати оказавшиеся не простыми, а «золотыми» – с гидравликой, 2800 руб. за каждую. Они были замаслены, и специалисты решили, что течь оттуда. Никто не заметил, что масло стекало на подушки с блока двигателя. «Заодно» поменяли рулевую трапецию в сборе: ведь жалоба на «непонятные» шумы создает благодатную почву для замены всего и вся – лишь бы клиент исправно платил!

На вопрос о повышенном расходе масла ответили честно: чтобы найти причину, надо разобрать двигатель. Услыхав цену – «примерно 100 тысяч», хозяин, путаясь в нулях, подсчитал, что даже при ежедневной доливке фирменного масла эксплуатация машины «как есть» обойдется дешевле ремонта. С разборкой решил повременить – и без нее пришлось выложить почти 50 тысяч.

Через полгода подвеска вновь застучала – вернулся в знакомый сервис. Мастер смены с ходу указал на замасленные опоры: «Ну, что, снова стучат? Будем менять!» Володя робко возразил: так же, мол, они выглядели в прошлый раз, и меняли их недавно. Может, все-таки стучат не они? В ответ услышал: «Хозяин – барин! Но если двигатель просядет, то и трансмиссии придет конец!»



Взгляните на эту красоту! Однако один болт вывинтить не удалось – внутренние грани не выдержали. Пришлось высверливать верхнюю часть, удалять головку. Сняв ее, остаток болта вывернули легко.



Мощные отложения нагара – следствие работы на низкокачественном масле. Особенно впечатляет закоксованная канавка маслосъемного кольца, сливных отверстий не видно.

«Барин» сдался – опоры поменяли. Но стуки победить не удалось. И через несколько дней он вернулся в сервис, где на просьбу докопаться до источника непонятных стуков ответили прямо: «Ну чего ты хочешь от старого рыдвана? Не смеши людей – стук нормальный, бояться нечего – езди! Но вот с трапецией какие-то нелады – поменяем!»

После очередной замены трапеции Володя убедился в том, что непонятные стуки лучше считать нормальным фоном, что позволит, по крайней мере, прилично экономить... Правда, когда стук по-настоящему «достал», он прикатил в другой сервис.

ОПАСАЙТЕСЬ ПОДПОЛЬНЫХ РЕМОНТОВ!

«Иногда измена «родному» сервису – дело не зазорное», – подумал довольный Володя, когда незнакомые мастера моментально нашли источники стуков – обветшавшие подушки стабилизатора, передние амортизаторы, а вдобавок еще целую кучу неполадок помельче. Все детали надо менять. А дальше дело не заладилось. Мастер-приемщик предложил отдать деньги – 45 тысяч! – ему в руки, не оформляя заказ-наряд. Дня три наш герой думал, потом решился... Но приемщик уже был другой – и цена выросла до 55 тысяч. Инфляция?

Хозяин махнул рукой и поехал на следующую СТО. Там стуки устранили быстро, взяв около 40 тыс. руб., но и тут документально ничего не оформили. Как видим, выбирая сервис, не стоит торопиться: глядишь, найдется хотя бы подешевле. Но вложения в «мерина» достигли 240 тысяч рублей.

А тут новый повод для стресса: в работе двигателя появились провалы. На одной из фирменных

СТО объявили, что «умер» ДМРВ. Объявили цену – 12 тысяч за прибор и 4 тысячи за диагностику и замену. Но Володя, уже набравшийся опыта, оплатил только диагностику. Купил за 8 тысяч оригинальный ДМРВ и сам поставил. Увы, в работе мотора ничто не изменилось. Вот вам и диагностика... Страдалец вернул датчик в магазин, отделавшись минимальными потерями.

С ОБНАЖЕННОЙ ГОЛОВОЙ

Итак, «мерин» у нас: могучие пласты грязи на блоке двигателя, а ниже – замасленные (естественно!) опоры. Масло тихонько сочится из-под головки блока. Но не из-за этого же теряется литр на тысячу километров – разгадка где-то внутри мотора. Начали разбирать, и вот сюрприз: болт крепления головки возле места утечки отвернулся без воротка! Прокладка не была прижата, остальное понятно: сервис «честно» менял опоры, обирая клиента. А тому – наука: за чистотой двигателя надо следить. Если уже при первом ремонте его хотя бы насухо вытерли, стало бы видно, что масло сочится не из опор. Напрасно хозяин не настоял на этом. Кстати, обычная мойка впрыскового двигателя опасна. А «химией» моют далеко не везде. Если будете мыть сами, помните, что бензин, керосин и т.д. горючи.

А «мерин» вновь удивил: в отличие от первого болта, один из оставшихся мы просто не смогли вывернуть – ключ смял внутренние грани головки. Пришлось болт высверлить. На первый взгляд довольно странно, ведь производство двигателей автоматизировано: болты должны быть затянуты равномерно. Но автомобиль почти раритетный, мало ли что за 14 лет в нем ослабло или, наоборот, «прикипело». И сколько рук прикоснулось к его судьбе!

Но вот головка блока снята. Я испытал настоящий восторг – мотористы меня поймут! Цилиндры будто вчера хонинговали, износ не более 8 микрон. Конусность, овальность – на нуле. А вынув поршни, нашли источник масляного аппетита: маслосъемные кольца наглухо забиты шлаком от дрянного масла – вот причина неуемного его расхода. Не исключено, что прежний хозяин столкнулся с теми же проблемами, что и нынешний, – дороговизной эксплуатации этой машины. И тогда решил сэкономить на масле! На огневом поясе каждого поршня наслоения нагара – признак работы с переизбытком масла в этой зоне, то есть плохой работы маслосъемных колец.

Дабы привести двигатель в норму, мы заменили поршни, кольца, шатунные вкладыши, коекакую мелочевку. Кроме того, выполнили некоторые работы, напрямую с двигателем не связанные. Хозяину все обошлось в 56 тысяч. Много это или терпимо – не нам судить. Но, видно, неспроста Володя все чаще заговаривает о продаже почтенного «Мерседеса»! **ЗР**



ВАЗ:

ЕВГЕНИЙ БАЙБОРИН
отдел доводки двигателей

АЛЕКСЕЙ КЛИМЕНКО
отдел доводки трансмиссии

ЮРИЙ ПРОХОРОВ
отдел послепродажного обслуживания

АЛЕКСАНДР ГУСЕВ
отдел доводки трансмиссии

На моей «Ниве» ВАЗ-21214 уже неоднократно, раз в 10–12 тыс. км ломался пластмассовый успокоитель цепи. Менял цепь, звездочки, башмак натяжителя и сам гидронатяжитель цепи, маслопровод – не могу найти причину!

Используемые в заводской комплектации успокоители производства ЗАО «Пластик» из Челябинска показали себя достаточно надежными. В вашем случае причинами поломки оригинального, заводского успокоителя могли быть такие факторы, как ошибка исходного монтажа, отклонение в расположении крепления успокоителя на головке цилиндров или же размеров самого успокоителя от требований чертежа. В этих случаях возможен перекос успокоителя, в конце концов приводящий его к разрушению.

Серьезная угроза поломки успокоителя возникает также при действии на него ударных нагрузок из-за недостаточного натяжения работающей цепи – обычно это связано с неисправностью гидронатяжителя, но в ряде случаев причиной этого становится чрезмерный износ звездочек и цепи, ее значительное удлинение и провисание.

Успокоители, купленные в магазине, могут уступать в прочности оригинальным из-за низкого качества их материала – пластмассы.

Хочу переделать привод ГРМ ВАЗ-21214 по образцу 21213. Чем отличаются звездочки, цепи и т.д.?

На двигателе 21213 стоит распредвал 21213, который приводится давно ставшей традиционной, двухрядной втулочной цепью 2103 (116 звеньев). Здесь же оригинальный комплект – натяжитель, башмак, успокоитель цепи. Звездочки, соответственно, двухрядные. Количество зубьев у всех вариантов двигателя одно и то же 19 на носке коленвала, 38 на распредвале и приводе масляного насоса. Опоры рычагов клапанов механические. Эти детали многим хорошо знакомы по автомобилям ВАЗ-«классика».

На двигателе 21214 для снижения шума и одновременного повышения надежности применили однорядную, но втулочно-роликовую цепь 21214 (116 звеньев), однорядные звездочки, распредвал 21214, гидроопоры рычагов клапанов, оригинальный комплект – гидронатяжитель, башмак, успокоитель.

Переделка привода ГРМ 21214 на 21213 возможна при условии комплектной замены вышеперечисленных деталей, однако смысл мероприятия сомнителен.

Верно ли, что у двигателя 21124 (1,6 л, 16 клапанов) в случае обрыва ремня ГРМ совершенно исключено соударение клапанов с поршнями?

Теоретически вероятность контакта клапанов с поршнями на двигателе 21124 все-таки существует, но по сравнению с предшественником 2112 она невелика. Чтобы такое событие произошло, необходимо стечение следующих факторов:

– неблагоприятное сочетание истинных размеров деталей в пределах допусков;

– высокая рабочая температура двигателя;

– остановка распредвала, когда клапан полностью открыт.

Ни при заводских испытаниях, ни в эксплуатации (начиная с октября 2004 г.) случаев контакта клапанов с поршнями на двигателях ВАЗ-21124 не отмечено.

Верно ли, что заканчивать поездку следует «продувкой» двигателя на повышенных оборотах (около 3000 об/мин) в течение одной минуты, чтобы на свечах не остался нагар?

Летом это лишено смысла. Зимой же, при морозах 20 градусов и ниже, если перед этим мотор был слабо прогрет или работал на холостом ходу, «операция» может быть полезной. В то же время подобные приемы не избавляют от проблем, вызванных низкокачественным бензином, неисправностями систем питания и зажигания. Затрудненный пуск двигателя – и не только в зимних условиях – часто объясняется именно этими причинами.

Можно ли на ВАЗ-2121 между коробкой передач и раздаткой установить промежуточный вал со ШРУСом от ВАЗ-21213?

Промежуточный вал 21213 можно устанавливать взамен узла 2121 на автомобили «Нива» с любой коробкой передач – устаревшей четырехступенчатой или современной пятиступенчатой. Это оправдано уже тем, что позволяет несколько снизить требования к соосности валов коробки передач и раздатки. Дополнительный плюс – в самой «идеологии» ШРУСа, обеспечивающего гораздо более равномерное вращение пары «ведущий вал – ведомый вал», чем с обычными карданными шарнирами, и соответственно, снижение вибраций в трансмиссии.

В двигателе 21214 стучат гидрокомпенсаторы клапанов. Сменил уже не первый комплект! Можно ли их заменить «стаканчиками», как на ВАЗ-2108?

Поинтересуйтесь – хотя бы по книгам – особенностями конструкции головок блока того и другого двигателя! Они различаются настолько радикально, что о предлагаемой вами переделке не может быть и речи. Это равносильно разработке другого двигателя.

Некоторые ставят в «восьмую» коробку передач вторичный вал «десятки» – он якобы жестче. Что вы на это скажете?

Вал 2110 в коробку передач 2108 следует ставить в комплекте с шестернями I, II, III, IV и главной передачи. Вместе с тем считаем нерациональным менять детали «на всякий случай» – такая модернизация может себя оправдать, если на автомобиле стоит двигатель с максимальным крутящим моментом более 125 Н·м.

ЛУЧШИЙ СОВЕТ НОМЕРА



В этот раз нам особенно понравился совет Александра Борисова из Москвы. Если случится воспользоваться буксирным тросом, вспомните его рекомендации.

Автор лучшего совета получает от журнала премию 5000 руб., а от южнокорейской компании SK Energy канистру масла ZIC по своему выбору.





Недостатки **буксирных тросов** известны многим. Имеющимся в продаже эластичным конструкциям не хватает прочности. Увы, это плата за экономию материалов: чуть посильней рывок... и трос рвется. Металлические тросы, напротив, столь крепки, что с ними жесткие рывки при вытаскивании застрявшего автомобиля и т.п. недопустимы. У обычных веревок – капроновых и т.п. – свои недостатки: провиснув, такая бечева попадает под колесо буксируемого автомобиля и в конце концов тоже рвется, а иногда отрывает крепеж. Добавлю также, что Правила требуют оснащать трос сигнальными флажками, однако производители эластичных тросов требования ПДД, как правило, игнорируют – флажков нет. А флажки провисающих тросов, попав в грязь или под колеса, опять-таки портятся.

Сделать капроновую бечеву почти непровисающей несложно. Меня, например, не раз выручала в самых трудных ситуациях надежная веревка наружным диаметром 14 мм. А мое приспособление – вырезанная из автокамеры лента длиной 2,5 м и шириной 3 см. По длине в ней сделаны 6 равноотстоящих отверстий, в которые продет трос. Концы ленты закреплены на концах троса – когда он натянут, лента, соответственно, растянута. При сближении автомобилей лента собирает трос в «гармошку», не давая опуститься до земли. Флажки даже в этом случае расположены высоко – риск того, что кто-то, зазевавшись, окажется между автомобилями, невелик. Все знакомые одобрили мою конструкцию.

***От отдела эксплуатации ЗР.** У этой схемы есть еще один важный плюс – если трос все же лопнет, резиновая лента, еще не успев разорваться, поглощает энергию «выстрела» концов – и не позволяет им повредить автомобили или кого-то травмировать.*

М. ФЕДОТОВ, Тольятти

Если **бачок омывателя** дал течь, существует простой способ временно обойтись без его замены или серьезного ремонта. Внутрь бачка закладываем полиэтиленовый пакет, наливаем воду, чтобы он расправился, прорезаем отверстия для горловин и края приклеиваем. Все!

***От отдела эксплуатации.** Пластиковый бачок можно отремонтировать. Очистив место утечки, нагреваем в пламени жало отвертки и, оплавляя края повреждения, восстанавливаем герметичность. Заплата получится прочней, если ее «армировать» – например, медными волосками многожильного провода.*

В. ШЕСТАКОВ, Котлас Архангельской обл.

Собирая **стойки переднего стабилизатора** поперечной устойчивости **«Волги»**, я смазываю их чашки клеем «Момент». Это позволяет четко зафиксировать положение подушек еще до того, как они будут прижаты и деформированы усилием гаек. Собранный таким способом узел работает дольше.

А. СТАМЕНСКИЙ, Курск

Неустойчивый холостой ход **двигателя ВАЗ-2108** с **карбюратором** «Солекс» часто объясняется тем, что по топливному каналу системы холостого хода через неплотность на стыке корпуса карбюратора с его прокладкой и крышкой подсасывается воздух. В первую очередь это касается карбюраторов с уже покореженными деталями, когда многое зависит от состояния резинового уплотнительного колечка в этом месте. Кольцо может прийти в негодность либо быть утеряно. Любопытно – в имеющейся у меня литературе по «Солексу» это кольцо вообще не упоминается. Добавлю, что сюда отлично подходит уплотнительное кольцо с винта «качества» карбюратора «Озон».

Р. АБДУЛЛИН, п. Богатые Сабы, Татарстан

Двигатель ВАЗ с катколлектором после некоторого пробега стал работать неустойчиво. Мой совет: прежде чем ехать на диагностику, проверьте катколлектор. Если в местах соединения выпускных патрубков с корпусом нейтрализатора из-за температурных деформаций появились трещины (см. рис.), то в них подсасывается воздух, датчик кислорода регистрирует в отработавших газах лишний кислород – и контроллер увеличивает подачу топлива в цилиндры. Смесь в них переобогащается, отсюда перебои в работе. Заварка трещин – мера временная, недостатки конструкции не исправляет. Реальный выход один: менять катколлектор! Но на диагностике сэкономите.

***От отдела эксплуатации ЗР.** Следы повторяющихся циклов «нагрев-остывание» налицо, свою лепту вносят и вибрации двигателя. Надеемся, инженеры ВАЗа избавят автомобили от этого дефекта.*

Датчик кислорода

Три плюс два…

За ответ на задачу № 3 Борис Романов из г. Трехгорного Челябинской области получит от редакции премию 6000 рублей, а от ОАО «Концерн «Моринформсистема-АГАТ» электрический компрессор «Муссон».



Письмо победителя начиналось словами «Сюжет – прямо из моей жизни!» Увы, такие задачи приходится решать многим. Итак, под колеса легкового автомобиля грузовик уронил обломок бордюрной плиты. Шины двух колес пробиты, диски погнуты. Кто же в этом виноват? И что делать?

МОЯ ХАТА С КРАЮ!

Россиянин – практик. Он совсем не начинает со второго вопроса. Не зря же из подмосковной Некрасовки нам пишут: *«Искать виноватого бесполезно. От нас до правового государства – километров сто полей орошения! Порядочный человек в какой-нибудь Австрии окурка из окна не выбросит, а у нас каждый рискует «словить» в лоб чей-нибудь кирпич – но пока лично его это не коснется, живет по принципу «моя хата с краю!»* Злость праведная: многие негодяи уходят от ответа именно благодаря этой философии.



ЗА ДВА БИТЫХ…

Итак, у водителя три исправных колеса. Каков же оптимальный план действий? Мы не стали ограничивать вашу фантазию – не указали ни марку, ни модель, ни тип привода автомобиля. Неизвестно расстояние, которое надо проехать после повреждения колес. А значит, каждый волен сочинить такой ответ, который интересен и ему самому, и его коллегам-читателям – такие письма мы ценим выше. Впрочем, ответы можно разделить на две категории. В первой те, что отвечают духу времени, – нынче любителей возиться с машиной поубавилось. Пример: *«…Если что – вызову «техничку» или эвакуатор. Мобильник всегда при мне!»* Так ответили почти все дамы, что естественно, – грязная, тяжелая возня с пробитыми колесами даже профессионалу ненавистна! С ними согласны и многие автомобилисты-мужчины: *«…Лучше подождать техничку, иначе только намучаешься – а времени потеряешь ничуть не меньше».* Согласны. Если нет опыта, надо иметь хотя бы мобильник! И отбросьте шутки: если от удара погнулись обода колес, то не исключено, что машине потребуется ремонт и посерьезней – ведь *«…на родных дорогах, если постараться, можно погнуть или разбить что угодно – и не факт, что обойдешься без сервиса».*

ВДОЛЬ И ПОПЕРЕК

Далее – предложения тех, кого возня не пугает. Правда, большинство советов ориентированы на передний привод. (Кто-то из коллег пошутил: «Это потому, что с передним – проще!») Советы в основном схожи. Например, *«На передке будут два исправных колеса, а сзади останется одно пробитое. Если до шиномонтажа недалеко, то больше и делать ничего не нужно. Потихоньку доеду – все равно и диск, и шина – на выброс!»*

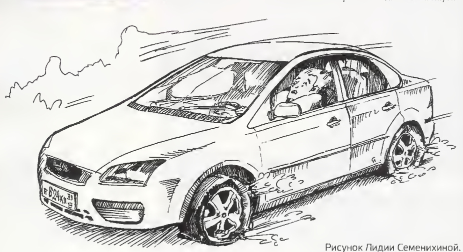


Рисунок Лидии Семенихиной.

ЗАДАЧА № 6

ЛОЩИНКА

Ранним утром направился Антон в лес за грибами. И даже не заметил, как дорога привела в едва заметную низинку – а там на березах столько молодых опят, что счастливого грибника не смутил и начавшийся дождь. Достал нож – и нарезал полную корзину. Потом завел мотор, включил передачу… И началось! Под колесами корни деревьев, мох – машина ни с места. В багажнике груда ключей, аптечка, знак аварийной остановки, капроновый буксирный трос – и все. Грибы не в счет. Вот и задумался наш герой: как выехать?

Ответ с пометкой «Конкурс» отправьте до 1 июля 2008 года по адресу: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10 или по e-mail: exp@zr.ru. Укажите ваш контактный телефон или иной удобный для вас способ быстрой связи

Более осторожные считают, что при таком «подходе» поврежденная шина очень скоро превратится в лоскуты, машина будет греметь по дороге диском, а это угроза для подшипников и т.д. «*Лучше набить шину тряпками, соломой, нарезанными полосами из второй пробитой шины, обрывками камер и т.д.*». На наш взгляд, тут не все просто. Колесо даже старого типа (камерное, без хампов на ободьях) набить тряпками достаточно плотно – непростая задача. Сколько ни усердствуй, такого эффекта, будто шина надута воздухом, не добиться! Но все же важно, чтобы «*диск не жевал шину, а опирался на тряпки…*» Некоторые предлагают иную технологию: «*… все равно такая шина – в утиль, поэтому прорежу боковину в нескольких местах по кругу и равномерно набью через дыры…*»

Тут напомним главное: чем ни набивай шину, ехать на ней можно лишь с оговорками, что есть в ПДД, – «к месту ремонта», и с соблюдением всех мер предосторожности. В первую очередь это значит – ехать медленно, особенно в поворотах, иначе либо остатки шины развалятся, либо тряпки задымятся – и придется их мочить, либо от вибраций пострадают подшипники и их заклинит и т.д.

Чего только не предлагают еще: отрезать протектор одной шины и надеть поверх другой, обмотав затем проволокой, тросом и т.п. Либо расчленить одну на куски – и засунуть их в другую. А вот еще идея – состыковать два колеса «спина к спине» и прикрутить длинными болтами. Допустим, некто очень предусмотрительный возит с собой такие болты, – но как уместить сдвоенное колесо в арке легкового автомобиля? В письме объяснения нет – отсюда наши сомнения!

Еще одна цитата: «*Приличных людей немало. Кто-нибудь и запаску одолжит, и сопроводит до места ремонта. Если в попутном направлении, то особых проблем нет. С учетом нынешних цен, не помешает и заплатить человеку за услугу. Возможно, он согласится продать запаску или, если она не подходит, довезет до магазина, шиномонтажа и т.п. Времени на организацию этого дела вы потратите не больше, чем в попытках как-то реанимировать шины…*»

Сказанное особенно важно, если у машины задний привод, с которым на трех колесах особенно худо. На переднеприводной пробитое колесо затрудняет управление, создает курсовую неустойчивость и не позволяет интенсивно тормозить, а сзади, как ни набивай тряпками, под действием тяговой силы шина проворачивается…

Описанные выше способы решения проблемы предложены очень многими. О них подробно сказано и в письме победителя. Итак, если шиномонтаж близко, времени мало, а на помощь от кого-то не рассчитываете, то погибшему доковылять можно просто на том, что есть. Все равно шины выбрасывать. Если ехать далеко, стоит подумать, как уберечь остатки шин – чем-то их набить и т.д., чтобы не дать голым дискам стучать по дороге и разрушать шину. А прочитавшие цитату о приличных людях могут воспользоваться и этими советами. Взаимовыручка водителей и в суровое, рыночное время не снята с повестки дня!

Отметим в заключение следующее. Люди, ранее ставшие призерами, усвоили, какими должны быть ответы на задачу, – от них постоянно приходят интересные сочинения. А где новые претенденты на призы? Многие все еще отвечают одной-двумя строками – для победы мало. Учтите это, друзья!

А Бориса Романова мы поздравляем с заслуженной победой. **ЗР**







Надежный способ умереть

Его не ищут, его просто невольно выбирают те, кто садится на пассажирское сиденье и не пристегивается.
Клиентам такси посвящают свой материал Антон Чуйкин и Анатолий Фомин.
Фото: Александр Кульнев, Георгий Садков.

Поймав машину (не важно, подрабатывающего на служебном авто водителя, частника или официальный таксомотор), мы обычно думаем, сколько будет стоить поездка и как бы скорее и удобнее добраться до цели. Безопасность? До нее ли сейчас! И ремень остается болтаться у центральной стойки… А если авария?

А если авария, то с большой долей вероятности вас так и не дождутся по адресу, который вы назвали водителю. Все это давно известно – и про спасительную роль ремня, и про самое опасное место в машине, и про статистику. И тем не менее пассажиры вообще и клиенты такси в частности пристегиваются нечасто. Играют со смертью?

Мы смоделировали такую игру на полигоне, разбив дорогую машину и «убив» манекен. Хотите пройти его дорогой – не пользуйтесь ремнями!



Результат крэш-теста 3Р: лри аварии шансов выжить у непристегнутого пассажира нет! Датчики помогут нам рассказать, что именно повредит человек, оказавшись на его месте (см. ниже). Обратите внимание на голову: осколки, поврежденная кожа… Под ней у куклы металл, а вот хрупкая кость не сохраняет столь ровную форму. Манекен слетал к стеклу, потом вернулся на сиденье, криво привалившись к двери – и все это за доли секунды. Патологоанатому предстоит та еще работенка! Или вы предпочитаете закрытый гроб?



В аварию может попасть абсолютно любой водитель, как и любой автомобиль – это важно помнить! Будьте уверены, даже современная иномарка, получившая за безопасность пять звезд, сможет перенести вас в мир иной. Главное – не помогать ей вас защищать! Этот «Форд-Фокус», отличник тестов EuroNCAP, врезается с перекрытием 40% в сминаемое препятствие на вполне городской скорости 64 км/ч. При таком же ударе пристегнутые водитель и пассажир остаются практически невредимыми. Но мы-то любим риск! Ремень долой, подушки справа (от которой в данном случае проку было бы мало) в большинстве таксомоторов нет…

Не пристегнулись? Тогда при аварии сюда изнутри ударится ваша голова. Правда, красиво – волна на стекле? Это эстетика смерти. Вы могли наблюдать ее на кладбищах битых машин у загородных постов ДПС. За характерными выпуклостями стекол – жизни и травмы беспечных пассажиров.

Пассажиру, пренебрегшему ремнем безопасности, не повезло… Впрочем, можно предполагать, он покинул этот мир без лишних мучений.

Величина критерия травмирования головы HPC составила 1073 – выше критического порога в 1000 единиц. Это достаточная вероятность получения тяжелейших травм, хотя шанс выжить при своевременной и эффективной медицинской помощи все еще есть. Результирующее замедление головы манекена составило 90 g против порога в 80 g. Этот параметр учитывается на протяжении 3 мс. Кузов «Фокуса» эффективно распределил энергию удара, и пиковое замедление 94 g даже ниже допустимых 120 g по EuroNCAP, а официальными правилами сертификации оно вообще не учитывается.

Ни грудная клетка, ни бедра, ни колени не получили опасных повреждений. Критерий по мягким тканям – «скорость сжатия внутренностей» – значительно ниже допустимого; это заслуга грамотно спроектированного интерьера, который мягко принял тело.

Впрочем, непристегнутый пассажир все равно погиб бы через 0,12 с после удара. Из-за чего? Не вдаваясь в медицинские тонкости – сломал шею: датчик зафиксировал изгибающий момент почти вдвое больше критического. Кузов и интерьер автомобиля сделали все, чтобы спасти жизнь. Пассажира убил даже не удар головой о стекло, а собственное тело. Именно оно, двигаясь по инерции, согнуло шею назад с моментом более 100 Н·м, поскольку упертая в стекло голова дальше двигаться уже не могла. Точную величину изгибающего момента установить не удалось, поскольку датчик зашкалило. Критическими в данном случае будут 57 Н·м.

Могла бы спасти непристегнутого пассажира одна только подушка безопасности? Возможно. Но наверняка финал был бы более оптимистичным с ремнем безопасности и преднатяжителем, который не допускает критического перемещения тела. В краш-тесте EuroNCAP все зафиксированные манекеном параметры остались в пределах «зеленой зоны». Иными словами, пассажир от госпитализации отказался. Впрочем, в нашем случае тоже. Что любопытно, в обоих случаях с вескими основаниями.



Чтобы у вас не осталось сомнений насчет виновника убийства: автомобиль отработал блестяще, повторив деформацией кузова и характером разрушений тест такого же «Фокуса», проведенный EuroNCAP в 2004-м: тогда пятидверный хэтчбек получил 5 звезд и 16 баллов за фронтальный удар, это максимальная оценка. Пассажир остался невредим! У нашего «Форда» так же хорошо открылись двери, сохранилось то же жизненное пространство – результаты одни в один! Казалось бы, надо ухитриться погибнуть в такой машине. Ничуть не бывало, мы же знаем секрет: просто не помогайте ей защитить вас, пренебрегите ремнем. Это не убийство, это суицид.

Всего-навсего щелчок ремня отделяет живого и здорового человека от исковерканного трупа



Мигалок прибавилось

В самый разгар летних каникул, 1 июля вступают в силу поправки к Правилам дорожного движения. Изменения прежде всего коснулись детской безопасности, хотя законодатели не оставили без внимания и эвакуаторы, и силовиков... С подробностями – юрист Сергей Смирнов.

ОСТОРОЖНО, ДЕТИ!

В пункт 7.1 ПДД внесено изменение, согласно которому водитель транспортного средства с опознавательным знаком «Перевозка детей» обязан включить сигнал аварийной остановки при посадке и высадке детей. Другие участники движения при приближении к такому автомобилю обязаны снизить скорость, а при необходимости остановиться и пропустить детей (пункт 14.7).

Если раньше в исключительных случаях можно было перевозить детей в кузове грузового автомобиля (пункт 22.2), то с 1 июля это запрещено. Изменен и порядок перевозки детских групп. Так, для организованной перевозки детей надлежит использовать автобус или грузовой автомобиль с кузовом-фургоном, предназначенным для перевозки людей. На транспортных средствах в обязательном порядке должны быть опознавательные знаки «Перевозка детей». Подчеркну: перевозка детей стоя категорически запрещена (п. 22.6 ПДД).

В поездке детей должен сопровождать взрослый, но поскольку правила не конкретизируют, кто именно, предположу, что эту функцию можно возложить и на водителя.

Установлены размеры специального опознавательного знака «Перевозка детей»: спереди сторона квадрата должна составлять не менее 250 мм, сзади – 400 мм.



При посадке и высадке детей необходимо включать сигнал аварийной остановки. Остальные участники движения обязаны снизить скорость, а при необходимости остановиться и пропустить детей.

НОМЕРА

Владельцы грузовых автомобилей смогут значительно сэкономить. С 1 июля 2008 года отпадет необходимость дублировать регистрационные знаки на задней стенке грузовых автомобилей и автобусов – исключена вторая часть пункта 2 Основных положений.







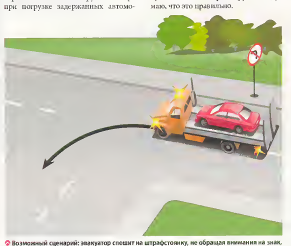
ЗНАКИ

Информационная табличка 8.2.1 «Зона действия» теперь может дополнительно применяться со знаками 6.2 («Рекомендуемая скорость»), 6.4 («Место стоянки») и 5.16 («Место остановки автобуса и (или) троллейбуса»). То есть если место остановки общественного транспорта не обозначено разметкой, водителям можно ориентироваться по знакам.

БЕРЕГИСЬ ЭВАКУАТОРА!

Не оставили без внимания и автомобили, занимающиеся эвакуацией задержанных транспортных средств на штрафстоянки. В пункты 3.4 и 3.5 ПДД внесены изменения, согласно которым эвакуаторы, перевозящие «перемещаемые» (а фактически задержанные) транспортные средства, приравнены к автомобилям дорожных служб и машинам с крупногабаритным и опасным грузом. Теперь при погрузке задержанных автомобилей они смогут отступать от требований дорожных знаков и дорожной разметки.

Формально при этом преследовали благую цель – облегчить работу эвакуаторов, чтобы те могли как можно быстрее убрать автомобили, которые создают помехи для движения. В реальных условиях «эвакуаторщики» смогут на законных основаниях игнорировать ряд требований ПДД, причем не только при погрузке. Не думаю, что это правильно.



Возможный сценарий: эвакуатор спешит на штрафстоянку, не обращая внимания на знак, хотя возможность отступать от требований дорожных знаков и разметки ему предоставлена только при погрузке автомобиля.

ОБОЗНАЧИТЬ СИГНАЛОМ

С 1 июля вводится новый опознавательный знак для машин Федеральной службы охраны РФ. В качестве такового может быть применен один или два фонаря синего цвета, работающие в мигающем режиме. Располагаться они будут в передней части автомобиля не выше фар ближнего света; информация об этом обязательно должна быть занесена в регистрационные документы.



Автомобили ФСО РФ с подобными опознавательными знаками не обладают никакими преимуществами перед другими участниками дорожного движения.

Опознавательные знаки не являются спецсигналами и никакого преимущества в движении не дают! Новшество призвано навести порядок среди сопровождающих охранных автомобилей. Но лично у меня есть опасения, что ситуация если и изменится, то не в лучшую сторону. Судите сами, будет ли останавливать сотрудник ГИБДД автомобиль ФСО с мигающими синими фонарями за превышение скорости или иные нарушения ПДД? Уверен, что нет. Вот и получается, что законодатели выступают публично за отмену привилегий на дорогах, при этом делая все, чтобы число «избранных» участников движения не сокращалось.

ДВУХКОЛЕСНЫЙ ЦЕНЗ

С 1 июля 2008 года местные органы исполнительной власти не смогут устанавливать возрастной ценз для велосипедистов и водителей мопедов. Раньше ПДД (примечание к пункту 24.1) позволяли органам исполнительной власти снижать возраст до 12 и 14 лет соответственно. Помимо этого местные власти отныне не вправе устанавливать и порядок, предусматривающий наличие у водителей велосипедов и мопедов документа, подтверждающего знание Правил дорожного движения, а также обязывать владельцев велосипедов и мопедов оборудовать подобные транспортные средства регистрационными знаками.

Пьянству – бой!

Михаэль Шумахер стал героем антиалкогольного рекламного ролика. В нем он подъезжает на очередную тусовку в такси, чем кладет конец спорам фанатов, на автомобиле какой марки он ездит. «Когда я еду выпить, то оставляю свою машину дома» – это единственные слова чемпиона в его главной роли.



Дороги к Олимпиаде

Правительство России приняло решение резко увеличить расходы на дорожное строительство. В 2008–2009 гг. федеральный бюджет дополнительно потратит на транспорт на 230,4 млрд. руб. больше, чем планировалось ранее. Подавляющая часть этой суммы – 192,4 млрд. руб. – пойдет на финансирование дорожного строительства. И почти треть этих затрат (60,5 млрд. руб.) – на обустройство двух необходимых для Олимпиады в Сочи трасс: Москва – Новороссийск (М4) и Джубга – Сочи (М27). Кроме этого, в Сочи построят центральную автомагистраль (4 млрд. руб.).

Четырехкратное увеличение финансирования ждет федеральную трассу М4 «Дон» (лидер по росту затрат), связывающую Москву с Новороссийском. Эта стратегическая дорога «устаревшая» и «опасная», а летом ее используют миллионы людей, отметил президент России в прошлогоднем послании Федеральному Собранию. На несколько лет М4, похоже, станет для дорожников главной трассой России. Впрочем, увеличивается финансирование и других магистралей.

ОСНОВНЫЕ ОБЪЕКТЫ ДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА В РФ В 2008–2009 ГОДАХ (в млрд. рублей)

М-4 Москва-Новороссийск	59.1
М-27 Джубга-Сочи (до границы с Грузией)	27,6
«Амур» Чита-Хабаровск	26,4
М-8 Москва-Архангельск	5,2
М-5 Москва-Челябинск	5,7
М-29 Краснодар-граница с Азербайджаном	5,3
«Колыма» Якутск-Магадан	6,0
Омск-Новосибирск 1-я очередь	4,8
М-53 Челябинск-Иркутск	2,5

0 5 10 15 20 25 30 35 40 45 50 55 60

Собаки-убийцы

Австрийский автоклуб ОАМТС провел необычные крэш-тесты с целью проверить, насколько безопасна перевозка в автомобиле собак и кошек. С этой целью пришлось изготовить манекены животных массой 22 и 4 кг. Результаты оказались неутешительными. При фронтальном ударе на скорости 50 м/ч кошка вылетела из контейнера, а собака убила водителя. Впрочем, смотрите сами.



Все лучшее – детям

Согласно постановлению Правительства РФ, отныне таможенная ставка на устройства для безопасной перевозки детей в автомобилях равна нулю. До этого они относились к категории «мебель» и облагались ставкой 20% от таможенной стоимости, но не менее чем 0,7 евро за килограмм. Как прогнозируют специалисты, цены на импортные детские кресла в рознице должны сократиться на 15%.





На вопросы читателей отвечает начальник Департамента обеспечения безопасности дорожного движения МВД РФ генерал-лейтенант милиции Виктор Кирьянов.

Виктор Кирьянов: «Как показали итоги первого квартала, детский травматизм на дорогах по-прежнему остается на высоком уровне. Но проблема детского травматизма на дорогах – это лишь составная часть нашей общей проблемы – низкой культуры поведения на дорогах, когда не уменьшается число грубейших нарушений Правил водителями. Пока каждый гражданин не осознает личную ответственность за соблюдение ПДД, мы по-прежнему будем терять на дорогах самое дорогое – наших детей».

1 **Водителя нашего предприятия лишили прав на 4 месяца за выезд на встречную полосу двухполосной дороги со сплошной линией разметки. Основание – часть 4 ст. 12.15. Однако мы такой статьи в КоАПе не нашли. Разве это не нарушение линии разметки (ст. 12.16 КоАП)?**

И. Шушаков, Свердловская область

Прежде всего, хотел бы адресовать вас к новой редакции Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях. С 11 августа 2007 года нарушения, связанные с выездом на сторону проезжей части, предназначенную для встречного движения, разделены на два вида. Так, в соответствии с частью 3 статьи 12.15 КоАП РФ административный штраф в размере от 1 до 1,5 тысячи рублей налагается за выезд в нарушение Правил дорожного движения на сторону дороги, предназначенную для встречного движения, соединенный с разворотом, поворотом налево или объездом препятствия, а также за выезд на трамвайные пути встречного направления. В иных случаях выезда в нарушение Правил дорожного движения на сторону дороги, предназначенную для встречного движения, применяется часть 4 статьи 12.15, которая предусматривает ответственность в виде лишения права управления транспортными средствами (ТС) на срок от четырех до шести месяцев. При этом в соответствии с постановлением Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 24 октября 2006 года № 18 выезд на полосу встречного движения, связанный с пересечением дорожной разметки 1.1 (в том числе на двухполосной дороге), также подлежит квалификации по соответствующей части статьи 12.15 КоАП РФ.

2 **Знакомый переехал из Казахстана в Томск. Когда сел за руль, у него изъяли казахские «права» и оштрафовали. Более того, инспектор сказал, что для получения российских прав надо сдавать экзамены. Правы ли сотрудники ГИБДД в обоих случаях?**

Ю. Чуфаров, Томск

В соответствии с Правилами сдачи квалификационных экзаменов и выдачи водительских удостоверений, иностранное национальное водительское удостоверение лица, переехавшего на постоянное жительство в Российскую Федерацию, на ее территории считается недействительным по истечении 60 дней с даты получения в органах внутренних дел разрешения на постоянное проживание в России или с даты въезда на ее территорию, если разрешение на постоянное проживание было получено в российском дипломатическом представительстве либо консульском учреждении в иностранном государстве. Поэтому, если указанный срок истек, ваш знакомый не имел права управлять транспортным средством по территории Российской Федерации и был привлечен к ответственности по части 1 статьи 12.7 КоАП РФ. Однако это обстоятельство не является основанием для изъятия водительского удостоверения, так как согласно части 3 статьи 27.10 КоАП РФ оно может быть изъято только при совершении административного правонарушения, влекущего лишение права управления ТС. Что касается второго вопроса, то согласно указанным выше Правилам, для замены казахстанского водительского удостоверения на российское необходимо сдать теоретический экзамен в экзаменационном подразделении ГИБДД по зарегистрированному месту жительства или месту пребывания на территории Российской Федерации.

3 **По рукописному договору купли-продажи купил снятую с учета машину, однако папку со всеми документами украли. Прежнего владельца найти не могу. Как восстановить документы и поставить авто на учет?**

Е. Кузьмин, Киров

Прежде всего, вам необходимо получить документ, подтверждающий право собственности на данное транспортное средство. При отсутствии каких-либо иных документов таковым может стать соответствующее судебное решение. На основании данного документа вы сможете поставить на учет ТС в порядке, установленном Правилами регистрации автомототранспортных средств и прицепов к ним в ГИБДД МВД России.

4 **9 апреля 2007 года заключил договор ОСАГО. Правомерно ли меня наказали за управление транспортным средством в течение последующих 30 суток после окончания этого периода?**

А. Галевский, Томск

Если вас наказали за управление транспортным средством в период его использования, не предусмотренный страховым полисом обязательного страхования гражданской ответственности владельцев ТС (ч. 1 статьи 12.37 КоАП РФ), действия сотрудников Госавтоинспекции вполне правомерны. Предусмотренный статьей 10 Федерального закона от 25 апреля 2002 года № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» порядок продления на 30 суток действия договора страхования, к которому вы, судя по всему, апеллируете, к данной ситуации отношения не имел, поскольку срок действия договора составляет один год и закончился только 8 апреля 2008 года. Примите также во внимание, что в соответствии с Федеральным законом от 1 декабря 2007 года № 306-ФЗ с 1 марта 2008 года указанный порядок продления упразднен.

5 В каких местах должен устанавливаться знак «Жилая зона»?

П. Бессчетнов, Саратов

Знак 5.21 «Жилая зона» применяют для обозначения территории (зоны), в пределах которой действуют требования Правил дорожного движения, устанавливающие порядок движения в жилых зонах. Этот знак устанавливают на всех въездах в жилую зону.

6 У меня есть прицеп, хотя своего автомобиля нет. Нужна ли мне медсправка, чтобы получить на прицеп талон техосмотра?

В.Щербин, Карелия

В соответствии с Правилами проведения государственного технического осмотра, обязанность предъявить при представлении ТС на государственный технический осмотр медицинской справки установленного образца возложена на собственника либо представителя собственника ТС. Поэтому медицинскую справку должно предъявить лицо, которое будет представлять прицеп на осмотр.

7 Купил в декабре 2007 года новый ВАЗ-21112 (выпущен в октябре 2007 года). При прохождении техосмотра в январе 2008 года талон выдали со сроком действия до 2010 года. Разве талон выдают не на три года? И еще: что означает просечка в талоне техосмотра – обязательный или рекомендуемый месяц прохождения следующего осмотра?

А. Кокорин, Вологодская обл.

В соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 31 июля 1998 года № 880 легковые автомобили (за исключением используемых для перевозки пассажиров на коммерческой основе), зарегистрированные в установленном порядке в Госавтоинспекции и прошедшие первый государственный технический осмотр до 31 декабря года, следующего за годом изготовления транспортного средства, представляются на очередной осмотр через 36 месяцев. Таким образом, вам должны были выдать талон о прохождении государственного технического осмотра с числом «2011». Для замены талона обратитесь в Госавтоинспекцию по месту регистрации ТС. Просечка в талоне означает месяц, до истечения которого транспортное средство должно быть представлено для прохождения очередного государственного технического осмотра.

8 Кто заплатит штраф, если я, водитель, пристегнут ремнем безопасности, а мой пассажир – нет?

А. Байков, Московская обл.

Оштрафуют обоих. Вас – по статье 12.6 КоАП РФ за перевозку пассажиров, не пристегнутых ремнями безопасности, а вашего пассажира – по ч. 1 статьи 12.29 КоАП РФ за нарушение требования пункта 5.1 Правил дорожного движения. В первом случае размер штрафа составляет 500 рублей, во втором – 100 рублей.

9 Собирался приобрести машину в Кемеровской области. Однако в автосалоне отказываются выдавать транзитные номера. Как же мне перегнать автомобиль для регистрации в Новосибирскую область, где я живу?

Н. Савинский

Никаких проблем у вас не возникнет. В соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 12 августа 1994 года № 938 вы обязаны зарегистрировать транспортное средство в Госавтоинспекции в течение срока действия регистрационного знака «Транзит» или в течение 5 суток после приобретения ТС. Поэтому, даже если регистрационный знак «Транзит» вам не выдадут, у вас будет достаточно времени, чтобы доставить автомобиль к месту регистрации в Новосибирскую область.

НОРМАТИВНЫЕ ПРАВОВЫЕ АКТЫ, УПОМИНАЕМЫЕ В ОТВЕТАХ ДЕПАРТАМЕНТА ОБДД МВД РФ ЧИТАТЕЛЯМ «ЗА РУЛЕМ»:

1. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях, с учетом поправок, внесенных Федеральным законом от 24 июля 2007 года № 210-ФЗ.

Постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 24 октября 2006 года № 18 «О некоторых вопросах, возникающих у судов при применении Особенной части Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях».

2. Правила сдачи квалификационных экзаменов и выдачи водительских удостоверений, утверждены постановлением Правительства Российской Федерации от 15 декабря 1999 года № 1396.

3. Правила регистрации автомототранспортных средств и прицепов к ним в ГИБДД МВД России, утверждены приказом МВД России от 27 января 2003 года № 59.

4. Федеральный закон от 25 апреля 2002 года № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» с изменениями, внесенными 1 декабря 2007 года (№ 306-ФЗ), вступившими в действие 1 марта 2008 года.

5. ГОСТ Р 52289–2004 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, дорожных ограждений и направляющих устройств».

6. Правила проведения государственного технического осмотра транспортных средств ГИБДД МВД России, утверждены приказом МВД России от 15 марта 1999 года № 190.

7. Постановление Правительства Российской Федерации от 31 июля 1998 года № 880 «О порядке проведения государственного технического осмотра транспортных средств, зарегистрированных в ГИБДД МВД России».

Дело о неторопливом правосудии

В конце 90-х годов суды оказались настолько завалены делами, что многие споры длились годами. С принятием в декабре 1998 года Закона «О мировых судьях» ситуация начала меняться в лучшую сторону. Но и сейчас с простым делом можно надолго прописаться в доме правосудия. Пример «долгого ящика» приводит Сергей Смирнов. Рисунок Лидии Семенихиной.

В перерыве между судебными заседаниями я встретился с экспертом Александром Г. Познакомились мы во время другого процесса, в котором находились по разные стороны баррикад, и тогда спорили долго и горячо. Профессиональный интерес и желание добиться истины не позволили нам остаться врагами, и мы стали периодически созваниваться.

На сей раз он рассказал об интересном случае. Обратился к нему Максим К., попавший в аварию. ГАИ К. признали пострадавшим; второй участник сообщил номер своего полиса и адрес страховой компании. Туда направили необходимые документы. Машины осмотрели эксперты страховщика, и К. стал дожидаться возмещения ущерба. Но через 12 дней из компании сообщили, что выплата… невозможна.

Оказывается, там провели дополнительную экспертизу и пришли к выводу, что повреждения автомобиля К. не могли быть получены в результате столкновения! Интересно, как эксперты сделали такой вывод, если повторно ни машину К., ни виновника аварии не осматривали!

За время ведения простого дела юрист посетил суд 8 раз, провел там в общей сложности 20 часов и еще 16 часов потратил на дорогу.

ЭКСПЕРТИЗА

Из профессионального интереса мы с Александром решили вступить в дело. В первую очередь требовалось установить, какие именно повреждения получили автомобили в ДТП. Самое сложное в таких делах – убедить второго участника аварии предоставить машину на экспертизу.



Нам повезло: во-первых, Мераб (второй участник аварии) не возражал предоставить машину на осмотр, во-вторых, его автомобиль еще не успели отремонтировать. Известив страховую компанию, в назначенное время приехали на экспертизу. Честно признаться, я в подобного рода исследованиях принимал участие первый раз; ощущение, будто присутствовал при следственном эксперименте. Все, даже самые незначительные вмятины и царапины, эксперт снимал отдельно, используя мощный объектив. Когда автомобили поставили так же, как было в момент столкновения, то даже мне, далекому от техники человеку, стало понятно происхождение повреждений.

– Ну вот, теперь можно и с экспертом страховой компании поспорить, – довольно объявил Александр. – Осталось подготовить заключение, а дальше уж ты действуй.

Получив через неделю исследование Г., я отправился в компанию "Генеральный страховой альянс». В небольшом холле народу толпилось, как в «лучшие» времена за колбасой, и вид у всех был такой же несчастный и недовольный. Сотрудница компании, стоявшая за стойкой, на мой вопрос ответила:

– Менять решение компания не будет, если хотите, обращайтесь в суд.

В общем, я отправился готовить исковое заявление мировому судье. Там-то дела рассматриваются быстро…

СУД БЕЗ ДЕЛА

В 315-м судебном участке Москвы посетителей было немного, до окончания рабочего дня оставалось пара часов, но судья Ю. Коленская в тот день, когда обязана принимать заявления и жалобы, решила рассмотреть какое-то дело. Оно длилось практически с утра… Просидев до шести вечера, я решил сдать исковое заявление в канцелярию. Помощник судьи пообещал, что слушание назначат недели через две.

Увы – лишь через два месяца меня известили о дате рассмотрения нашего дела! Но, как оказалось, это было только начало…

ДНЕВНИК РОБИНЗОНА

12 ноября 2007 года я запомнил не только потому, что вместо назначенных двух часов дня попал к судье в пять, и даже не потому, что все, кто был за мной, не встретились с ним вовсе. Просто в тот день я понял, куда попал! Как оказалось, почти все дела у судьи Коленской – это иски потерпевших автовладельцев к компании «Генеральный страховой альянс». И что самое интересное – от имени этой

компании в суд никто никогда не приходит! Когда я все-таки попал к судье, настаивал на рассмотрении дела. Но судья была непреклонна и решила-таки перенести дело – дескать, ответчика просто забыли известить.

29 ноября 2007 года: вновь очередь, и опять не явились представители страховщика. Судья переносит слушание и уверяет: в следующий раз она уж точно вынесет решение!

18 декабря 2007 года. Судья вновь выбивается из графика, а я три часа провожу в коридоре бесплатный юридический практикум. Затем попадаю в зал, и… судья вновь переносит слушание.

15 января 2008 года. В коридоре суда много знакомых лиц, но и новых достаточно. Через два часа пригласили к судье; она привычным жестом вручила мне очередную повестку. На всякий случай осведомился, направляются ли повестки страховой компании? «Да», – отрезала судья. «А если они вас игнорируют, почему же нельзя, как положено по закону, рассмотреть дело?» В ответ – ни слова…

22 января 2008 года. Милиционер на входе уже не проверяет документы, лишь молча кивает как старому знакомому. На всякий случай взял с собой книгу потолще; это меня и спасло – просидел в коридоре шесть часов. Когда зашел к судье, даже не стал доставать из портфеля дело – зачем? Беру повестку с датой следующего посещения суда.

19 февраля 2008 года. Настроение хорошее – почему, не знаю. Милиционеру на входе хочется сказать «Здорово, брат!», но он почему-то радости при встрече не испытывает. Неужели чувствует, что нас ждет разлука? Ладно, не спугнуть бы удачу…

Сегодня все-таки особенный день: к судье пригласили всего через час! Когда судья заявила, что будет рассматривать дело, я даже растерялся. Через десять минут разбирательств прозвучал вердикт – взыскать с компании «Генеральный страховой альянс» всю сумму страхового возмещения и судебные расходы! Только вот радости не почувствовал. Скорее, грустно стало – видимо, прикипел я к 315-му судебному участку…

Не удивлюсь, если в «Генеральном страховом альянсе» знают о такой ситуации и вовсю пользуются ею… Суд идет (вернее, стоит), а денежки-то крутятся…

Я подсчитал: за время ведения этого простого дела посещал суд восемь раз и провел там в общей сложности 20 часов; еще 16 часов потратил на дорогу. В итоге несложное дело пылилось в суде почти полгода!

ВМЕСТО ЭПИЛОГА. РАНО РАДОВАЛИСЬ!

Конец апреля, время сдачи номера в печать. Письменного решения судьи Ю. Коленской (напомню, она вынесла его еще 19 февраля) нет до сих пор! Понятно, Максим К. денег еще не получил. Помощник судьи ежедневно (!) по телефону отвечает, что «суд очень занят, решение скоро получите». Вот только не уточняет, что значит на их языке «скоро». Видимо, минимум еще полгода. Поэтому прошу этот материал рассматривать как официальное заявление в квалификационную коллегию судей. **ЗР**

ТНК Revolux – революционные решения для вашей техники

Подобрать качественное моторное масло, в котором будешь уверен, причем за разумную цену, всегда не просто. Это вам подтвердит любой владелец грузовой техники. Ещё больше эта задача усложняется для снабженцев и специалистов автотранспортных предприятий, владельцев смешанных парков коммерческой техники с дизельными и бензиновыми двигателями. Ведь для правильного обслуживания техники разных производителей и поколений, эксплуатируемой в различных режимах нагрузки, необходим индивидуальный подход при выборе масла. На помощь приходят специалисты ТНК, которые предлагают рынку комплексные решения подобных проблем. Одним из таких решений стала линейка моторных масел премиум-класса для коммерческой техники – ТНК Revolux.

Уникальное преимущество

Масла серии ТНК Revolux уже успели завоевать признание профессионалов. Но в таком деле, как производство высокотехнологичных продуктов, нет предела совершенству. В этом году компания «ТНК смазочные материалы» с помощью одного из ведущих мировых производителей присадок внедрила новое оригинальное технологическое решение – «обратную каскадную систему», которая как раз и позволяет достичь более высоких и, главное, стабильных моющих свойств масел ТНК Revolux на протяжении всего периода эксплуатации до следующей замены масла.

Как известно, за моющие свойства масла отвечает щелочное число. При производстве масла по традиционной «обычной каскадной системе» с увеличением уровня API возрастает доля основного пакета присадок, добавляемого в масло. Поэтому моющие свойства масла, соответствующего уровню CF-4, значительно ниже, чем у масла с уровнем CI-4.

При использовании уникального «обратного каскада» доля основного пакета присадок также растет с увеличением уровня по API, но здесь также в масло добавляется бустер – специальная присадка, предназначенная для улучшения определенных (в данном случае моющих и смазывающих) характеристик масла, содержание которого обратно пропорционально доле основного пакета. В результате масло «скромного» уровня CF-4 обладает точно такими же моющими свойствами, как и продукт с «продвинутым» уровнем CI-4. Показатель щелочного числа стабилен для всей линейки ТНК Revolux и держится на очень высокой отметке в 9,5-10 мгКОН/г.

	Обычный каскад	Обратный каскад
CI-4 D3	10-11	10
CG-4 D2	8	10
CF-4 D1	7	10

щелочное число · пакет присадок · бустер

Это – уникальное преимущество линейки «революционных» продуктов. К примеру, масел уровня CF-4 с «десяткой» в графе «щелочное число» на российском рынке не может предложить никто, кроме компании ТНК!

Европейское качество для российских условий

Основа качества любой смазывающей жидкости – качество базового масла. И здесь ТНК есть чем гордиться. Масло-основа, применяемое в серии Revolux, выпускается на самом современном и передовом оборудовании и по праву считается одним из лучших в России. Базовые масла производства ТНК охотно покупают иностранные производители смазочных материалов. При

Спектр применения моторных масел ТНК Revolux

Для районов Сибири и Крайнего Севера 5W-40	Для зимнего периода эксплуатации 10W-40	Для всесезонного периода эксплуатации 15W-40
Синтетическое	Полусинтетическое	Минеральное

D3 – для дизелей современных грузовых автомобилей ведущих европейских и американских производителей уровня **ЕВРО-3**, в том числе с **системой рециркуляции отработавших газов (EGR)**, а также перспективных моделей грузовых автомобилей **ЕВРО-4**.

CI-4/CG-4/SL





D2 – для дизелей современных грузовых автомобилей **ЕВРО-2**, а также грузовых автомобилей ведущих европейских, американских и отечественных производителей, выпущенных после 2000 г. **Рекомендуется для применения в смешанных парках.**







D1 – для высоконагруженных дизелей, грузовых автомобилей и специальной техники ведущих европейских, американских и отечественных производителей, требующих масел уровня **не выше CF-4**.





производстве масел серии Revolux применяются только самые передовые патентованные импортные присадки, те же самые, что используют ведущие мировые производители моторных и трансмиссионных масел. Более того, специалистам ТНК удалось добиться идеально сбалансированной композиции присадок, проверенной многочисленными тестами и испытаниями в тяжелых российских условиях.

Любое масло, предназначенное для российского рынка, должно соответствовать отечественным условиям эксплуатации – суровым морозам и резким перепадам температур. В маслах ТНК Revolux эта задача успешно решается за счет использования отработанной технологии растворения загустителя в базовом масле и использования собственной уникальной методики оценки степени растворения загустителя по измерениям колебаний динамической вязкости при низких температурах.

Простое решение сложного вопроса





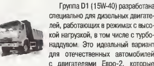
Вернёмся к смешанным паркам. Для того чтобы облегчить жизнь специалистам, обслуживающим широкий парк самой различной коммерческой техники, таким как снабженцы, эксплуатационщики, кладовщики и т.д., специалисты ТНК разработали масла ТНК Revolux D2 – это своего рода «универсальные солдаты». Масла ТНК Revolux D2 идеально подойдут и для высоконагруженной низкоскоростной дизельной техники, и для средненагруженной высокоскоростной, и для легкого коммерческого транспорта с бензиновыми двигателями. Появление таких универсальных масел позволяет решать сразу множество проблем: отпадает проблема подбора целого набора различных масел для смешанного автопарка, и, что очень немаловажно, использование Revolux D2 в смешанных коммерческих автопарках позволяет серьезно снизить эксплуатационные расходы. Теперь одно единственное моторное масло – ТНК Revolux D2 – можно использовать для ВСЕЙ техники автопарка.

Помимо универсальных по сфере применения продуктов ТНК Revolux D2 в линейке моторных масел ТНК Revolux есть еще масла групп – D3 и D1, предназначенные для самых различных видов техники и условий эксплуатации.



Так, например, масла группы D3 (5W-40, 10W-40, 15W-40) отвечают самым высоким требованиям, предъявляемым к современным двигателям грузовых автомобилей и спецтехники. Они соответствуют уровню CI-4 по стандарту API, что позволяет использовать их в двигателях Евро-3 и Евро-4 (в России последний стандарт планируется ввести с 2010 года) с системой рециркуляции выхлопных газов (EGR). Эти масла с успехом применяются на импортной технике, а также на перспективной отечественной, которая будет выпускаться вплоть до перехода производителей на стандарт Евро-5, т.е. до 2012-2014 года





Группа D1 (15W-40) разработана специально для дизельных двигателей, работающих в режимах с высокой нагрузкой, в том числе с турбонаддувом. Это идеальный вариант для отечественных автомобилей с двигателями Евро-2, которые серийно выпускаются двумя нашими основными производителями: КАМАЗ и ЯМЗ с 2006 года.

Revolux D3

5W-40 (синтетическое) | 10W-40 (полусинтетическое) | 15W-40 (минеральное)

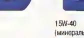


Преимущества:

- ✔ Обеспечивают максимальную и долговременную защиту двигателя от износа и образования отложений
- ✔ Гарантируют легкий запуск двигателя в районах Сибири и Крайнего Севера
- ✔ Обеспечивают возможность эксплуатации двигателей, работающих на топливе с повышенным содержанием серы (вплоть до 0,5%)
- ✔ Рекомендуются для всех двигателей с турбонаддувом и без
- ✔ Сохраняют вязкостные характеристики в пределах своего класса вязкости

Revolux D2

10W-40 (полусинтетическое) | 15W-40 (минеральное)



Преимущества:

- ✔ Одно масло для всего автопарка
- ✔ Обеспечивают экономию затрат на обслуживание техники
- ✔ Пригодны для всесезонного использования в условиях умеренного климата
- ✔ Обеспечивают улучшенный запуск двигателя в зимний период
- ✔ Гарантируют долговременную защиту двигателя от образования отложений
- ✔ Обеспечивают сниженный расход на угар

Revolux D1

15W-40 (минеральное)



Преимущества:

- ✔ Отличный выбор для автомобилей с двигателями КАМАЗ и ЯМЗ, соответствующими нормам Евро-2
- ✔ Пригодно для всесезонного использования в условиях умеренного климата
- ✔ Обеспечивает лучшую защиту двигателя в сравнении с традиционными отечественными маслами для техники с дизельными двигателями

Компания «ТНК смазочные материалы», входящая в группу компаний ТНК-ВР, является одним из лидеров российского рынка моторных и трансмиссионных масел, предназначенных для использования в легковом, грузовом и специальном коммерческом автотранспорте. «ТНК смазочные материалы» – компания полного цикла: от производства базового масла до реализации фасованной продукции. Вся продукция производится на самом современном оборудовании с использованием импортных технологий и патентованных компонентов ведущих мировых химических концернов.



Свадьбы и разводы большого бизнеса

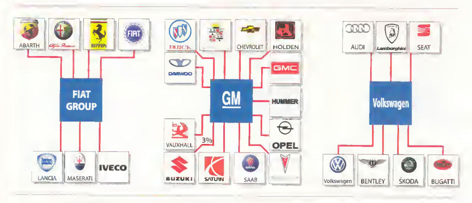
Для большинства автолюбителей будет откровением узнать, что, скажем, «Шевроле-Лацетти» и «Сузуки-Форенза», «Дэу-Лацетти», «Дэу-Нубира» и «Шевроле-Оптра» – это один и тот же автомобиль. Все дело в том, что между мировыми компаниями давно установились родственные связи разной степени близости. Разобраться, кто кому принадлежит, решили Александр Агибалов и Игорь Моржаретто.

ТЕНДЕНЦИЯ, ОДНАКО...

Весь XX век автопром переживал процесс консолидации. Сначала крупные компании успешно поглощали мелкие. Затем пришел срок «грандов», которые пытались объединиться, чтобы проникнуть на новые для себя рынки, а также сократить расходы на создание новых платформ, моделей, двигателей. Пик периода безудержной консолидации пришелся на конец 1980-х – начало 1990-х гг. Слияние «Даймлер-Бенц» и «Крайслер корпорейшн» породило «Даймлер-Крайслер» – мирового лидера по выпуску вседорожников. «Дженерал моторс» («Джи-Эм») приобрел автомобильное отделение шведского концерна СААБ, а другая американская компания, «Форд», сделала целую серию приобретений – «Ленд-Ровер», «Ягуар», «Вольво». Тогда дела у американцев шли неплохо, и они активно искали выход на рынки Европы. Но в последние годы прошлого века – начале века нового тенденция к консолидации замедлилась.

Тому было несколько причин. Основные из них – падение спроса на автомобили и ужесточение конкуренции на главных рынках (США и Западная Европа). Как результат – ухудшение финансовых показателей производителей и снижение активности на рынках слияний и поглощений. Подчеркнем, что наиболее активными игроками на этом рынке были именно американские компании, а в этот период они столкнулись с большими проблемами: прежде всего, социальные выплаты в автомобильной отрасли США достигли астрономических сумм, и производство в принципе перестало быть прибыльным. Поэтому процесс укрупнения с 2004 года сменился обратной тенденцией.

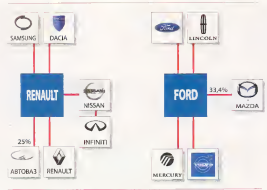
«Дженерал моторс» и «Форд», чтобы выйти из кризиса или хотя бы сократить убытки, начиная с 2005 года в основном продавали свои доли в дру-



гих компаниях. В 2005–2006 гг. «Джи-Эм», пытаясь улучшить финансовое положение, продал свои доли в японских компаниях: «Фуджи хэви индастриз» (владеет маркой «Субару») – 20,1%, «Сузуки» – 16,7, «Исудзу» – 7,9%. Кроме того, «Джи-Эм» в 2006 году расстался с контрольным пакетом своего финансового подразделения GMAC Financial Services. Правда, были и приобретения, но не такие масштабные, как в конце прошлого века. После банкротства южнокорейской компании «Дэу» «Дженерал моторс» довела до контрольного пакета свою долю в СП «Джи-Эм-Дэу» (GM DAT), докупив в 2005 году 6,3% акций. Теперь модели «Дэу», разработанные и собранные в Корее, продвигают по всему миру под маркой «Шевроле». Отныне «Джи-Эм» следует новой стратегии: сокращать производство в Северной Америке, создавая СП на развивающихся рынках, прежде всего в Китае и России.

С большими убытками был вынужден избавиться от своих активов премиум-класса и «Форд». В 2007 году он продал знаменитую британскую марку «Астон-Мартин», а в начале этого года – «Ягуар» и «Ленд-Ровер». В том же направлении двигался «Даймлер-Крайслер», который в 2005 году продал 12,4% «Мицубиси», а в 2007 году компанию «Крайслер холдинг», владеющую марками «Крайслер», «Додж», «Джип», GEM («Глобал электрик моторкарз»). Потеряв бренд «Крайслер», концерн получил новое имя – «Даймлер».

В то время как американские автомобильные компании преодолевают финансовый кризис, немецкий «Фольксваген» не только сохраняет позиции крупнейшего в Европе производителя легковых автомобилей, но также консолидирует производство грузовиков на континенте, стараясь добиться лидерства в этом сегменте. В марте 2008 го-



да VW увеличил с 37,98 до 68,60% свою долю в компании «Скания». До этого в 2006–2007 гг. он приобрел 29,9% немецкой группы MAN.

В конце 2005 года «Порше» купил 18,65% акций VW и тем самым предотвратил поглощение компании одним из таких гигантов, как «Даймлер-Крайслер», БМВ или «Рено». В марте 2007 года «Порше» довел объем пакета акций «Фольксвагена» до 30,9%, а год спустя наблюдательный совет «Порше» одобрил решение увеличить долю компании в капитале VW до контрольного пакета. Это стало возможным после того, как Верховный суд ЕС отменил действие германского «Закона о «Фольксвагене», который ограничивал голос любого акционера 20% вне зависимости от количества акций.

Самое свежее из значимых приобретений – покупка концерном «Рено» 25% акций крупнейшего российского производителя АВТОВАЗ. В будущем у французов есть возможность довести свою долю акций до контрольного пакета. Значит, мы теперь уж совершенно точно – часть мирового автопрома.

ГОЛОС С ВОСТОКА

На фоне общей лихорадки мирового автопрома происходит постепенное усиление позиций и укрупнение автопроизводителей родом с развивающихся рынков. Они все чаще предпринимают попытки выйти на уровень мировых производителей путем покупки известных брендов. Так китайская «Нанкин отомобайл» (NAC) в 2005 году купила английскую компанию «Эм-Джи-Ровер», в на-

PSA Peugeot Citroën
CITROËN
PEUGEOT

BMW
MINI
BMW
ROLLS ROYCE

HONDA
HONDA
ACURA

HYUNDAI
KIA
PROTON
63,75%
LOTUS

MAYBACH
MERCEDES-BENZ
SMART
CHRYSLER
DODGE
CHRYSLER
19,9%
DAIMLER
AMG
80,1%
Jeep
GEM
CERBERUS

DAIHATSU
HINO
50,1%
ISUZU
5,9%
TOYOTA
8,7%
FUJITSU
Fuji Heavy Industries Ltd
SUBARU
SCION
LEXUS

чале 2008 года индийский концерн «Тата» приобрел у «Форда» английские марки «Ягуар» и «Ленд-Ровер». При этом новые владельцы заявляют о намерении вкладывать средства в развитие британских марок.

Как видим, налицо два встречных процесса. крупнейшие игроки мирового автопрома делают ставку на завоевание лидирующих позиций на перспективных быстрорастущих рынках. К странам стратегического интереса ведущих мировых производителей относятся Китай, Россия, Индия. Крупные корпорации открывают там собственные предприятия либо учреждают СП с местной компанией. В свою очередь, молодые «тигры» с Востока учатся у европейских грандов, рассчитывая в ближайшие годы ворваться на рынки Старого и Нового Света.

СОЕДИНИМ УСИЛИЯ

Полагаем, в ближайшее время новых слияний и поглощений в мировом автопроме не предвидится. В условиях, когда возможен мировой финансовый кризис, крупные компании не хотят рисковать. Но, чтобы оптимизировать свои расходы, они активно создают многочисленные совместные предприятия – как между собой, так и с компаниями в развивающихся странах (чтобы утвердиться на местных рынках).

Например, американский «Крайслер холдинг» и японский концерн «Ниссан» официально заявили об учреждении совместного предприятия (СП). В рамках двустороннего партнерства японские инженеры к 2010 году разработают малолитражные легковые автомобили, которые будут продавать на всех мировых рынках под американскими брендами. «Крайслер» же в обмен на платформу для малолитражки будет выпускать на своем заводе в Мексике полноразмерные пикапы «Ниссан» (на базе «Доджа-Рэм»). В результате каждая из компаний сэкономит «всего» по миллиарду долларов и уйму времени…

СОВМЕСТНЫЕ ПРЕДПРИЯТИЯ НЕКОТОРЫХ КРУПНЕЙШИХ МИРОВЫХ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ

Основная компания	Совместное предприятие	Партнер	Доля основной компании
GM	Shanghai GM	Shanghai Automotive	50%
	SAIC – GM Wuling Automobile	Shanghai Automotive, Liuzhou Wuling Automobile Co	34%
	CAMI Automotive	Suzuki	50%
	New United Motor Manufacturing Inc (NUMMI)	Toyota	50%
	GM – АВТОВАЗ	АВТОВАЗ	41,6%
Toyota	Toyota – Peugeot Citroen Automobile	PSA	50%
	Tianjin FAW – Toyota Motor (TFTM)	FAW	50%
	Sichuan FAW – Toyota Motor (SFTM)	FAW	50%
Volkswagen	Shanghai-Volkswagen Automotive Company	Shanghai Automotive Industry Corporation (SAIC)	50%
	FAW-Volkswagen Automotive Company	FAW	40%

Ныне, чтобы минимизировать издержки и успешно развиваться, многие компании «делятся» платформами тех или иных моделей или передают партнеру свои двигатели. В последнее время подобное сотрудничество достаточно часто встречается даже между абсолютно независимыми компаниями. Правда, при этом они стараются выпускать модели, которые не конкурируют между собой на одном рынке. Кроме того, компании могут использовать производственные и сбытовые возможности друг друга.

А иначе в условиях жесточайшей конкуренции не смогут выжить даже, казалось бы, сильнейшие и крупнейшие компании. Так что не стоит удивляться, если стильный итальянский вседорожник окажется чуть перелицованным японским, а под капотом у него – дизель французского происхождения. **ЗР**



Манфред Веннемер:
в России надо много работать

В конце прошлого года в автомобильном мире произошло громкое событие: концерн «Континенталь» приобрел за 11,4 млрд. евро «Сименс VDO Аутомотив». Эта сделка стала крупнейшей в истории компании. Что стоит за объединением двух гигантов и как оно отразится на автомобильной жизни в России – об этом главный редактор журнала «За рулем» Петр Меньших беседует с председателем правления «Континенталя» Манфредом Веннемером.

– «Сименс VDO» – далеко не первая компания с мировым именем, которую приобретает «Континенталь». Глядя со стороны, кажется, что вы делаете это с такой легкостью! Как вам это удается?

– Да, мы сделали легкую часть работы – заплатили деньги. Теперь начинается более сложный этап – интегрировать «Сименс VDO» в структуру «Континенталь» И мы достигли большого прогресса в этой интеграции. В ближайшем будущем займемся более тонкой настройкой нашей структуры и продадим какие-то небольшие части, чтобы ее оптимизировать.

– Вы купили «Сименс VDO», чтобы устранить конкурента?

– Нет. Во-первых, купив «Сименс VDO», мы дополняем нашу гамму продукции. Во-вторых, мы приобрели технологии, за которыми очень большое будущее. Наконец, в-третьих, благодаря их продукции мы сможем закрыть кое-какие свои пробелы.

– «Сименс» и «Континенталь» в России получат единый офис или это будет, как у «Пежо» и «Ситроена»?

– Будет единая компания.

– При взгляде из России «Бош» и «Континенталь» кажутся такими маленькими! Не потому, что они такие на самом деле, а потому, что в России у них ничего нет. У нас уже заявлены 14 автосбороч-

ных предприятий! И даже если «Сименс» прибавить к «Континенталю», все равно будет незаметно. Почему так происходит? Почему мы тут такие близорукие?

– Ну это не только при взгляде из России! Если посмотреть на цифры российских продаж, мы действительно маленькие, особенно по сравнению с объемами автомобильного производства. Согласен, у нас есть большие резервы, которые мы пока не использовали.

– Какие объемы для вас в России были бы выгодны?

– Это зависит от конкретного продукта. Давайте начнем с шин. Мы не станем строить завод для какого-то одного автопроизводителя. Мы не можем зарабатывать только на конвейерных поставках, мы зарабатываем в основном на вторичном рынке. Поэтому сейчас усилия сосредоточены на этом сегменте.

Что касается электроники, не думаю, что в обозримом будущем компания будет выпускать ее в России. Здесь очень жесткая конкуренция, и для нас выгоднее производить ее там, где ниже расходы – в Мексике, в Маниле. В России это обошлось бы слишком дорого. Я упомянул два крайних варианта, но это не весь диапазон «Континенталя»: есть еще тормозные системы, системы впрыска, мультимедиа и многое другое, что «Континенталь» мог бы производить в России для этих 14 заводов. Наши клиенты хотят, чтобы мы выпускали комплектующие здесь, на месте. И нам предстоит решить, что выгоднее: изготовлять эти компоненты в Европе или построить заводы в России. Мы знаем, что российский автомобильный рынок сегодня самый быстрорастущий. И мы внимательно изучаем возможность организовать здесь выгодное производство.

– А какие объемы производства вы планируете в Омске, на «Матадоре»? Вот «Нокиан» собирается к 2012 году выпускать в России 11 млн. покрышек.

– Мы не можем ответить столь же конкретно. Но чтобы завод себя окупил, он должен, согласно нашим расчетам, делать 16 млн. легковых шин в год. Сейчас мы анализируем возможности завода в Омске, стоит ли вкладывать деньги в предприятие, расположенное в Сибири, далеко от основной массы потребителей. И мы рассматриваем альтернативы: расширять производство в Омске или построить заводы в другом месте, причем отдельно для легковых и грузовых шин.

– Вы не жалеете, что в свое время отказались от бизнеса с московским правительством?

– Если честно – нет. Спустя некоторое время мы увидели, что другой партнер, пытавшийся работать с МШЗ, тоже не имел успеха и вынужден продать свою часть бизнеса. Уверен, что мы поступили правильно.

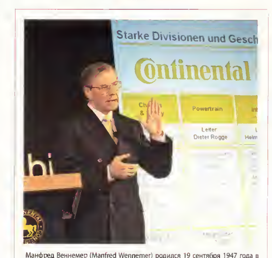
– Что значит для бизнесмена пожалеть о принятом решении? Или в бизнесе нет жалости?



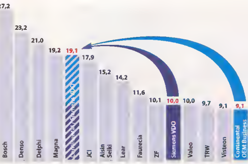
* Данные основаны на продажах Continental+Siemens VDO в 2006 финансовом году

– Конечно, мы сожалеем, что потеряли в России 30 млн. евро. Тогда я открыто заявил: была допущена ошибка. Но что самое обидное, не считая завода в Омске, у компании до сих пор нет шинного производства в России. Москва оказалась не тем местом, где стоило его организовывать, но я уверен, что это с успехом можно было сделать в другом месте.

– У вас сегодня есть фактически все, что нужно для создания автомобиля: шины, подвески, системы безопасности, управления двигателем,



Манфред Веннемер (Manfred Wennemer) родился 19 сентября 1947 года в Оттмарсбохольте (Германия). Окончил математический факультет Мюнстерского университета. В 1974-1994 гг. занимал различные руководящие должности в крупных международных компаниях (Procter & Gamble, Arthur D. Little, Freudenberg & Co.). В 1994 году назначен главой правления компании «Бенеке-Калико», интегрированной в «Контитех Груп». С 1998 года – член правления подразделения «Контитех» концерна «Континенталь», с 2001 года – председатель правления «Континенталь». С 2005 по 2008 год также возглавлял подразделение легковых шин этой компании.



С покупкой «Сименса VDO» компания «Континенталь» перемещается с 15-го на 5-е место в рейтинге производителей оригинальных комплектующих (OEM). Данные в млрд. €

тормоза, электроника. Будет ли через 80 лет автомобиль под маркой «Континенталь»?

– 80 лет – очень большой срок, и многое может произойти. Во всяком случае, сегодня я не вижу автомобиля «Континенталь». Для этого нам пришлось бы воевать с нашими клиентами.

– А не боитесь, что ваш удар будет нанесен растопыренными пальцами? Так много направлений вы на себя взяли, так много приобрели конкурентов!

– Да, у нас теперь новые конкуренты. Но если взять хай-тек – например, системы впрыска или мультимедиа, замечаешь, что конкурентов мало, ибо в этой области работают немногие. Вот по шинам действительно много конкурентов! Но мы видим ту опасность, о которой вы говорите. Поэтому и приняли решение о создании шести подразделений, которые будут действовать как независимые предприятия. Шинное подразделение сконцентрируется на конкуренции с «Мишленом», «Бриджстоуном» и «Гудьиром», мультимедиа – с «Бошем», системы впрыска – с «Бошем», «Денсо» и «Делфай».

– Американцы делают ставку на ресурс шин, вы на безопасность.

– Вы абсолютно правы, превыше всего мы ставим безопасность. К тому же мы единственный производитель шин, который понимает и в тормозных системах, и в шасси и знает, как сочетать их наилучшим образом. В будущем все больше внимания будут уделять сопротивлению качению, что связано с выбросами CO_2. И мы сможем снижать его без ущерба для безопасности.

– Сегодня для автомобилей установлены жесткие нормы по CO_2. Но выбросы промышленности или той же авиации нельзя недооценивать. Однако за горло берут в основном автопром. Возможен ли здесь компромисс, или чем жестче будут нормы, тем быстрее пойдет развитие? Может, стоит еще сильнее прижать производителей автомобилей, чтобы прогресс шел быстрее?

– Согласен: нерационально брать за горло только автопром. Снижение выбросов CO_2 на автомобиле сейчас обходится в пятнадцать раз дороже, чем производство энергии. Уместно спросить, правильно ли вкладываются деньги? Я уверен, что и поставщики, и автостроители уже очень много сделали для уменьшения выбросов CO_2. И не только благодаря законодательству. Например, «Тойота» создала свой «Приус» самостоятельно, не принужденная никакими законами – на него есть спрос, нашлись покупатели.

– Вы упоминали в прессе о шинах с тормозным путем в 30 м (со 100 км/ч). Насколько вас приблизила к этому продукту покупка «Сименс VDO»?

– Вы правы, нужна не только покрышка, но и оптимизация всех узлов автомобиля, чтобы добиться такого тормозного пути. Но «Сименс VDO» тут ни при чем – все было разработано еще прежним «Континенталем». И нашей задачей было показать автопроизводителям, чего можно достичь, если использовать весь потенциал разных систем автомобиля. Мы не можем продавать покрышку, которая сократила бы тормозной путь до 30 м. Но работая с каждым автопроизводителем, мы предлагаем разные системы, например, тормоза, шины, адаптивные пневмоподвески, правильное сочетание которых помогает оптимизировать качества автомобиля.

– Несколько лет назад мы публиковали интервью с главой «Сименс VDO»: тогда шел разговор о форсунках, которые позволят экономить до 20% топлива. Что сегодня с этим продуктом? Реально ли разместить такие революционные проекты в России, скажем в технопарке Тольятти, чтобы можно было говорить о производстве наиболее передовых продуктов?

КРАТКАЯ СПРАВКА О КОМПАНИИ SIEMENS VDO

В 1847 году в Берлине основана телеграфная компания Siemens & Halske. В 1966-м Siemens & Halske, Siemens-Schuckert-Werke и Siemens-Reiniger-Werke слились в Siemens AG. В 1989 году образовано подразделение Automotive Engineering, а в 2000 году оно выделено в компанию Siemens Automotive AG.

В 1928 году начато производство тахометров объединенной компанией VDO Tachometer AG – Vereinigte Deuta OTA, сокращенно VDO. В 1994 VDO поглощено Mannesmann AG. 1996 год: в Чистополе (Россия) налажено производство комбинаций приборов и тахографов. В 2001 году Siemens Automotive и Mannesmann VDO образуют Siemens VDO Automotive AG. В 2007 году Siemens AG уступает Siemens VDO Automotive концерну Continental AG.

Siemens VDO Automotive состоит из 137 подразделений в 34 странах мира. Компания производит топливную аппаратуру бензиновых и дизельных автомобилей; электрические и механические топливные насосы; датчики уровня топлива; компоненты систем очистителей и омывателей стекол; датчики систем двигателя, системы управления и контроля; компоненты систем контроля скорости и дистанции; информационное оборудование приборных панелей; системы безопасности, сигнализации, навигации. Ее продукция идет на конвейер «Фольксвагена», «Ауди», БМВ, «Мерседеса», «Пежо», «Ситроена», «Опеля», «Шкоды», СЕАТа, КамАЗа, АВТОВАЗа.

– На сегодняшний день мы добились экономии топлива от 20 до 25%, в частности, на моторах БМВ с непосредственным впрыском. Технологии впрыска для бензиновых и дизельных двигателей сейчас находятся на высоком уровне. Я совершенно уверен, что в будущем мы сможем производить такие системы и в России – тем более что появятся новые законы о снижении вредных выбросов. Сегодня нет альтернативы этим технологиям, и вам тоже придется их использовать.

– Вы поставляете в Россию зимние, скоростные шины, системы безопасности. Как они сочетаются между собой? Как мне увидеть из России, каковы приоритеты, каким будет лидерский продукт? Наше издательство выпускает сотни изданий, но лидерский продукт – журнал «За рулем».

– У нас такого не будет. Я не скажу на 80 лет вперед, но для себя мы представили фирму «Континенталь» в 2025 году. Мы рассмотрели тенденции и видим четыре основных направления в автомобилестроении. Первое – безопасность. Например, «Тойота» говорит о намерении строить автомобили, которые не смогут травмировать человека. Мы хотим помочь нашими шинами и тормозами, поскольку мы понимаем в этом. Второе – экология, снижение расхода топлива. Тут лидирует «Сименс» – в области гибридов, дизельных двигателей, непосредственного впрыска топлива, турбонаддува. Третье – мультимедиа и информатика. Техническая, развлекательная информация, все это должно быть в будущем автомобиле. «Континенталь» – крупнейший производитель телематики, и «Сименс» здесь также задействован. Четвертое направление – удешевление автомобиля. Те же «Логан» и «Нано» нуждаются в особых компонентах, чтобы стать рентабельными.

– Можете ли назвать в этих четырех трендах продукт, который особенно вас вдохновляет, который станет лидерским?

– В безопасности – тормоза, шины, комбинация активных и пассивных систем, подушки, ABS и прочие электронные системы. Защита окружающей среды: непосредственный впрыск – все бензиновые автомобили БМВ оснащены нашими пьезофорсунками. Также для гибридных систем мы делаем литий-ионные батареи, впервые примененные здесь «Континенталем». Стоит упомянуть и турбонагнетатели. В области мультимедиа мы – лидеры по телематике, крупные поставщики приборов. В четвертом направлении, для «Логана» мы поставляем шины, тормоза, электронику, для «Нано» – многочисленные электронные компоненты.

– На сколько процентов правы ваши датчики в технике и датчики в вашей голове?

– Главные датчики – наши клиенты. Мы не покупаем информацию, а идем к клиентам и спрашиваем, чего они хотят. И таким образом обеспечиваем нужную достоверность информации. А мои личные датчики, полагаю, такие же, как и у других людей. Иногда мне везет, иногда нет!

КРАТКАЯ СПРАВКА О КОМПАНИИ CONTINENTAL

В 1871 году в Ганновере основано акционерное общество Continental &Gutta – Percha company (производство изделий из мягкой резины, прорезиненной ткани, литых шин для экипажей и велосипедов). За последние 30 лет Continental AG приобрел свыше десятка крупных компаний (Techno-Chemie, Uniroyal Inc., Semperit, General Tire Inc., Mabor, Benecke-Kaliko AG, TBA Belting Ltd., Alfred Teves GmbH, Temic GmbH, Phoenix AG, Matador и др.), став крупным поставщиком полного диапазона автомобильных систем.

Continental AG состоит из четырех подразделений: легковых и легкогрузовых шин, грузовых шин, автоматических систем и ContiTech. Компания производит шины для автомобилей, велосипедов, мотоциклов, грузовиков и специальных машин; гидравлические и электронные тормозные системы (ESC, ABS, TCS), системы круиз-контроля и дистанционного торможения, электронно-управляемые пневмоподвески; продукцию для автомобильной промышленности; элементы отделки салона, уплотнители и многое другое. Заводы, исследовательские центры и испытательные полигоны (всего более сотни объектов) расположены в Австрии, Бельгии, Бразилии, Чили, Китае, Чехии, Франции, Германии, Греции, Венгрии, Индии, Японии, Корее, Малайзии, Мексике, Филиппинах, Польше, Португалии, Румынии, России, Словакии, Южной Африке, Испании, Швеции, Тайване, Турции, Великобритании и США.

– Если датчик работает на 99%, я не могу полностью исключить человека…

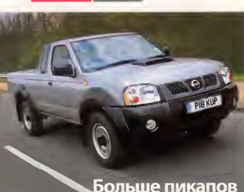
– Мы не верим, что автомобиль когда-нибудь станет ездить «на автопилоте». Риск слишком велик. К тому же человек хочет получать удовольствие от вождения. Наконец, такой автомобиль был бы слишком дорог. Но датчики во многом облегчат работу человека и сделают автомобиль безопаснее.

– Я читал, что ваш отец был сельским полицейским. Какие жизненные установки он вам оставил? Подходят ли они для современного бизнеса?

– Во многом подходят: это дисциплина, надежность, а также умение держать свое слово. Благодаря отцу я знаю: ничего не падает с неба, и чтобы чего-то добиться, нужно работать, много работать. ЗР



На собственном полигоне «Континенталя» – «Контидроме» – за рулем только профессионалы-испытатели. Но место на заднем сиденье глава компании занял по праву – кто лучше босса его оценит!



Больше пикапов

Компания «Ниссан Мотор РУС» в сентябре начнет официальные продажи легких коммерческих автомобилей. На первом этапе в России появятся пикап NP300 и среднетоннажный грузовик «Кэбстар». Однако уже к 2011 году «Ниссан Мотор РУС» планирует продавать до шести моделей

«Кэбстар» оснащен 3,0-литровым турбодизелем ZD30 мощностью 150 л.с. и может перевозить от 1567 до 1757 кг.

Пикап (на фото) NP300 будет представлен в России полноприводной версией с двойной кабиной на пять пассажиров. Автомобиль оборудован 2,5-литровым турбодизелем по стандарту Евро III мощностью 133 л.с.

Под новым именем



За два года бывший завод микролитражных автомобилей (ЗМА) в Набережных Челнах полностью изменился, и теперь вместо «Оки» здесь собирают иномарки. В свою очередь, владелец ЗМА – компания «Северсталь-авто» теперь будет называться «Соллерс». Новая торговая марка разработана для головной компании холдинга, ее новых автосборочных заводов, а также для предприятий собственной дилерской сети

Что касается ЗМА, то технология сборки здесь во многом уникальна: подобных производств пока всего три в мире. Вместо традиционного «жесткого» конвейера здесь действует сборочная линия, в основе которой монорельс. Это позволяет выпускать несколько моделей сразу, а чтобы освоить абсолютно новую машину, требуется всего несколько месяцев.

Сейчас на главном конвейере собирают две модели ФИАТа – «Албеа» и «Добло», а на другой части территории с 2006 года собирают три модели компании «Саньен» – вседорожники «Рекстон», «Кайрон» и «Актион». В 2008 году объем производства здесь должен возрасти более чем вдвое и достичь 45 тыс. машин, из которых 2/3 придется на долю ФИАТа, остальное – на «Саньен».

Кленовый лист из Китая

В Россию приходит еще одна марка из Поднебесной – компания SMA (Shanghai Maple Automobile). Россиянам обещают сразу 9 моделей с бензиновыми двигателями мощностью от 85 до 115 л.с. Все автомобили сертифицированы. Эксклюзивный дистрибьютор марки с голубым кленовым листом на решетке радиатора – компания «Авто-Планета» будет обслуживать автомобили SMA в столице и в регионах России

КОРОТКО

Компания «Хино» (Hino Motors), ведущий японский производитель грузовых автомобилей и автобусов, выходит на российский рынок. «Хино-Россия» начнет продажи средних и малых грузовых автомобилей на Дальнем Востоке, в Сибири и в Уральском регионе. Со второй половины этого года компания планирует начать сбыт и большегрузных машин, в том числе в европейской части страны.



Подразделение «Автобусы» «Группы ГАЗ» выиграло тендер на поставку 500 школьных автобусов в рамках национального проекта «Образование». В течение этого года в школы 79 регионов России поступят еще 250 автобусов ПАЗ-32053-70, а также 250 автобусов с полным приводом ПАЗ-3206-70.

Минский автомобильный завод (МАЗ) рассматривает возможность собирать наряду с грузовиками также легковые автомобили, заявил генеральный директор предприятия Николай Костень. «Сейчас мы ведем переговоры с тремя иностранными компаниями — ОАО «АВТОВАЗ», компанией из Германии и компанией из Китая», — отметил он. На первом этапе предполагается выпускать от 20 до 50 тыс. автомобилей в год.

В конце апреля на СП «GM-АВТОВАЗ» прекратили выпуск «Шевроле-Нивы» с двигателем FAM1 (комплектация GLX). Всего было выпущено около 1000 таких автомобилей, но они не имели успеха из-за высокой цены (свыше 500 тыс. руб.).

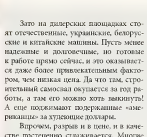


Противостояние

В Москве уже в девятый раз прошла крупнейшая на постсоветском пространстве выставка коммерческих автомобилей «Комтранс-2008». Вот что увидели на ней Юрий Нечетов и Константин Якубов (фото).

На фоне давно устоявшихся европейских рынков наш сулит огромные перспективы и на него рвется множество компаний. Только за прошлый год продажи коммерческой техники выросли на треть и достигли 415 тыс. единиц.

При этом цена отошла на второй план, разнообразные лизинговые схемы позволяют работающей машине не только оплачивать себя, но и приносить прибыль. Благодаря этому ведущие европейские производители удвоили продажи и… уперлись в потолок своих производственных возможностей. «Мы можем продать все, что удастся получить с заводов», – в один голос повторяют дилеры и предлагают клиентам подождать заказ несколько месяцев. Но машины нужны сегодня, самое позднее – завтра, иначе подряд уйдет к конкурентам.



Зато на дилерских площадках стоят отечественные, украинские, белорусские и китайские машины. Пусть менее надежные и долговечные, но готовые к работе прямо сейчас, и это оказывается даже более привлекательным фактором, чем низкая цена. Да что там, строительный самосвал окупается за год работы, а там его можно хоть выкинуть! А еще поджимают подержанные «американцы» за худеющие доллары.

Впрочем, разрыв и в цене, и в качестве постепенно сглаживается. Многие компании озабочены созданием автосборочных предприятий в России, что должно увеличить предложение при некотором снижении цены. С другой стороны, производители второго эшелона интенсивно насыщают свою технику импортными компонентами, подтягивая надежность (и стоимость) к мировым стандартам, выстраивают дилерскую и сервисную сеть. Противостояние закончится лишь со стабилизацией рынка. К тому времени каждый стремится набрать максимум козырей, свидетельством чему – нынешняя выставка «Комтранс-2008».

ГРАНДЫ

Большая европейская семерка – «Вольво», отметивший в этом году 35-летие на нашем рынке, «Скания», DAF, «Мерседес», MAN, «Рено», ИВЕКО – присутствовала на выставке полным составом; к ним присоединился и грузовой «Форд-Тракс». В России успешнее других выглядит «Скания» – удерживая 26% рынка, она седьмой год подряд лидирует среди европейцев в сегменте тяжелых грузовиков. Наша страна стала для компании третьим по величине рынком, а в нынешнем году имеет все шансы стать первым, обогнав Бразилию и Великобританию. Не останавливаясь на достигнутом, «Скания» начала продажи морских и индустриальных двигателей и выбирает место для строительства завода на 10 тыс. грузовиков в год.

«Мерседес» представил обновленный «Актрос» (подробнее о нем в этом же номере), который начнут поставлять к нам в ноябре, а автобусное подразделение «ЕвоБус» отметилось российской премьерой многоцелевого «Интуро», пришедшего на смену поколению «Коннекто».

Компания «Рено-Тракс», занимающая в России шестое место среди европейцев (6% рынка в категории больше 16 т), рвется в тройку лидеров, для чего строит в Калуге завод мощностью 5 тыс. машин в год. Новое пакетное предложение для России – «Ландер Эко» с упрочненной рамой, повышенной грузоподъемностью и проходимостью, адаптацией для холодных условий, мотором DXi7 в 320 л.с. и… четырехлетним лизингом с ежемесячным платежом 1690 евро.



На стенде «Скании» красовались обновленный «Гриффин» и новый туристический автобус «Скания-Омни Экспресс». Но настоящим шоу-стоппером стал тягач «Скания-R580» с удлиненной кабиной «Лонглайн» в эксклюзивном исполнении «блю Гриффин». Колесная формула 6х2, пневмоподвеска, двигатель «Скания-DC16 03 580 Е3» 16 л/580 л.с., 14-ступенчатая коробка передач.



Премьера от «Волжанина» – круглолобый «Дельфин»: размеры 12 400x2550x3750 мм, полная масса 18 т, 38–49 кресел. Алюминиевый кузов состоит из трех блоков, что позволяет достаточно просто заменить нос или корму в случае аварии. Особенности – пластиковая обшивка внизу (понтон фиолетового цвета), автоматическое открывание дверей и багажных люков, ровный пол. Ориентировочная цена – 7,5 млн. руб.

«Фольксваген» привез в Россию «Кэдди Макси» (ЗР, 2008, № 4), вниманием пользовался и «Крафтер», имеющий неисчислимое множество модификаций в диапазоне полных масс от 3 до 5 т. Перед самой выставкой «Ниссан» объявил о начале продаж коммерческих автомобилей в России и продемонстрировал пикап NP300 и среднетоннажный «Кэбстар» (ЗР, 2007, № 6). Компания «Хендай» теперь продает в России и большие грузовики, и самосвалы, а также тягачи.

НАШИ

На выставке присутствовали все без исключения производители СНГ, для которых Россия остается важнейшим рынком: КамАЗ, УралАЗ, МАЗ, КрАЗ, ЛАЗ и др. На стенде «Группы ГАЗ» – «газели» с обновленной облицовкой радиатора «а ля «Ауди», «валдаи» с большеобъемными кузовами. Были и английские «максусы», продажи которых стартова-

Новый многоцепевой «Мерседес-Бенц Интуро» впервые показан в России. Двухосный двухдверный автобус выпускают в четырех модификациях, длина 12 140 или 12 980 мм, 55–65 кресел, багажные отсеки 5 или 6 м³, двигатель OM 926 LA 7,2 л/285 л.с., шестиступенчатая механическая коробка передач MB GO 110.

Для MAN Россия стала самым большим экспортным рынком, а недавно компания получила крупнейший за историю заказ на тысячу машин от «Транскредитбанка». На выставке сверкали новый TGX (ЗР, 2008, № 4) и междугородний автобус «Лайонс-Реджо». Однако самый большой интерес вызывал непривычный двухэтажный городской «Лайонс-Сити DD»: размеры 13 730x2550x4060 мм, полная масса 26 или 28 т и пассажировместимость, соответственно, 128 или 158 человек.

У ЗИЛа, кроме «Кентавра» с «мановской» кабиной китайского производства, стояла внушительная коллекция машин с эмблемой Howo-ZIL. В нынешнем году на пустующей лока второй нитке заводского конвейера одноименное СП планирует собрать крупноузловым методом 5 тысяч китайских грузовиков. Учитывая технологические возможности завода, со временем локализация может достигнуть 75–85% – из Китая будут везти только двигатели.

ли по цене от 555 тыс. руб., а производство в России планируют начать со следующего года. Дивизион «Силовые агрегаты» демонстрировал моторы ЯМЗ-650 – лицензионные рядные «шестерки» «Рено-dCi 11» мощностью 311, 362 и 412 л.с. в исполнениях Евро III и IV.

КИТАЙЦЫ

Китайские производители – FAW, JAC, «Фотон», «Юджин», «Ютон», «Хайгер» наращивают присутствие. Грузовики «Хово» (Howo), вероятно, будут собирать на ЗИЛе. Новые имена из Китая – «Шанкси» (Shaanxi) и «Бейфан-Бенчи» (Beifang Benchi) с припиской «технология МАН» и «технология «Мерседес» соответственно. Глядя на кабины, определить прототипы можно и без подсказки, но на вопрос «Означает ли это ли-



Компания «Ирито», занимающаяся в основном продажей китайской автотехники, представила новый продукт – автобус малого класса «Ирито-Боксер» на базе «ФИАТ-Дукато» нового поколения. В автобусе 18 сидячих мест, полная вместимость 21 человек, цена 1050 тыс. руб.



Совместное предприятие «Савеко», принадлежащее нижегородской компании «Самотлор-НН» и итальянской ИВЕКО, строит в Семенове завод на 25 тыс. машин в год. А пока собирает крупноузловым методом «ИВЕКО-Дейли» полной массой 3,5–6,5 т. На фото 23-местный школьный автобус на базе заднеприводного фургона, а также автомобиль для МЧС и «скорая помощь» на полноприводном шасси: дорожный просвет 300 мм, блокировка всех трех дифференциалов, турбодизель 3 л/176 л.с.

Похожий на игрушку итальянский красавец-прицеп «Пеццайоли» (Pezzaioli) стоит 159 тыс. евро и предназначен для перевозки скота. Причем самого разнокалиберного, для чего высота трех или двух этажей и крыши регулируется. По бортам расположены вентиляционные окна с задвижками, кроме того, могут быть установлены принудительная вентиляция, раздельные линии поилок, системы обогрева, орошения, контроля температуры и даже ... спутниковой навигации.

ПОКАЗЫВАЕТ ЕЛАБУГА

В Елабуге начат выпуск «ФИАТа-Дукато» предыдущего поколения. Производство организовано по технологии CKD и включает пока сварку и окраску кузова; его готовые панели до установки штампового оборудования везут из Италии. Учитывая три варианта длины базы и три высоты крыши, модификаций набирается немало: четыре типоразмера фургона, объемом 7,5–14 м³, грузопассажирский фургон, 9-местный «комби», 15-местный микроавтобус. Кроме того, несколько модификаций разработаны с учетом специфики рынка: маршрутное такси на 15 мест, «скорая помощь», школьный автобус на 11 мест. Двигатель – итальянский турбодизель F1A 2,3 л/110 л.с., 270 Н·м с автономным подогревом. Гарантия два года без ограничения пробега, межсервисный интервал 15 тыс. км. Цены – от 490 тыс. руб. за самый компактный фургон до 798 тыс. руб. за микроавтобус. До конца года должно быть произведено 10 тыс. «Дукато», а сеть дилеров расширена с 51 до 110 центров. Также в Елабуге начинается производство грузовиков «Исудзу» (подробнее в этом же номере).



Смонтированные на колесах датчики давления IVTM (Integrated Vehicle Tyre Monitoring) компании «Вабко» (Wabco) по радиоканалу передают информацию на монитор системы контроля в кабине. Водитель не только видит реальное значение давления, но и получает звуковой сигнал при его падении.

цензионное производство?» ответа так и не последовало. В линейке самосвалы, тягачи, бортовые грузовики, шасси грузоподъемностью 20–26 т, колесной формулой 6х4, 6х6, 8х4 с двигателями 280–360 л.с.

На выставке также было представлено множество российских и зарубежных компаний, изготавливающих фургоны, цистерны, самосвальные кузова, бетоносмесители, краны, манипуляторы и другие надстройки.

В третьем колене

Юрий Нечетов. Фото автора и «Даймлер».

С момента своего дебюта в 1996 г. «Мерседес Актрос» двух поколений разошелся в сотне стран тиражом 550 тыс. экземпляров, причем только в прошлом году продано 100 тыс. машин. Новый тяжелый флагман, продемонстрированный на «Мерседес-Арене» в Штуттгарте, называют моделью третьего поколения. Однако в данном случае уместнее говорить о рестайлинге, в ходе которого было внесено 37 нововведений, касающихся дизайна, комфорта, безопасности, экономичности.

Наиболее приметной внешней чертой стали черные «брови» над лобовым стеклом – козырек разделили на два сегмента с хромированной вставкой. Крупноячеистая решетка радиатора теперь более выразительна, капот приобрел трапециевидную форму, соответственно изменились прилегающие боковые элементы, по-иному выгля-



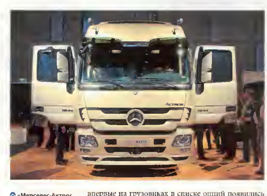
Интерьер «Актроса» стильный и сдержанный. На ветровом стекле видны камера слежения за разметкой и датчик дождя.

Автоматическая коробка передач «Пауэршифт-2» весит 250 кг и имеет 12 передач вперед в диапазоне 14,93–1,00 и четыре назад – 14,93–2,65.

дит спойлер под бампером. В фарах появился биксенон и съемные стекла – при повреждении заменить их гораздо дешевле, чем весь светоблок.

Первым из тяжелых магистральных грузовиков «Актрос» получил в стандартной комплектации автоматическую коробку передач – 12-ступенчатый «Пауэршифт-2» (PowerShift). Ее особенность – прямая (а не ускоряющая) высшая передача; постоянное поддержание оптимального передаточного отношения и мягкое переключение позволяет снизить расход топлива и износ трансмиссии по сравнению с обычной «механикой». Двигатели прежние: V6 OM 501 LA, объемом 11,9 л в шести вариантах мощности от 320 до 476 л.с. и три варианта V8 OM 502 LA, объемом 15,9 и мощностью 510–598 л.с. Они оснащены системой «Блю-Тек-5» (BluTec) и удовлетворяют экологическим требованиям Евро V, вступающим в силу лишь осенью 2009 г.

Управление компрессором и пневмоэлементами E-APU (Electronic Air Processing Unit) способствовало облегчению тормозной системы на 20 кг, одновременно повысив ее эффективность. Вместе с регулируемой муфтой привода водяного насоса это позволяет экономить 1% топлива. Также модернизировано рулевое управление. Верхнее спальное место впервые получило регулировку по углу, теперь можно выставить его горизонтально при наклонном положении кабины. Также впервые на грузовиках в списке опций появились датчики дождя и освещенности.



«Мерседес-Актрос 1844LS» имеет кабину с низким полом. Его можно опознать по более узкому бамперу и двум планкам на капоте.

Для нового «Актроса» предлагают пакеты оборудования «Базовый» (Basic), «Классический» (Classic) и «Экстра» (Top) – последний включает даже светящуюся эмблему на капоте. Учитывая входящие в него многочисленные системы активной безопасности, к примеру, в немецкой страховой компании «Альянс» можно получить скидку 10% и экономить ежегодно 800 евро. **ЗР**

Соберут в России

В Елабуге строят завод по производству 50 тысяч грузовиков «Исудзу» в год, что сделает эту марку одним из лидеров российского рынка коммерческой техники. Знакомиться с будущими российскими грузовиками Юрий Нечетов отправился в Японию. Фото автора.



Автомобили «Исудзу» испытывают на полигоне WAcom, расположенном на пустынном острове Хоккайдо. Здесь воспроизведены самые различные дороги (бездорожье напоминает наши обычные проселки), а температура колеблется от – 30°С до + 35°С. Наклон верхней части профилированного виража на динамометрической дороге составляет 42°, максимальная скорость – 150 км/ч.

«Исудзу-Эльф TLD20» появился в 1959 г. и был первым японским грузовичком бескапотной компоновки. Размеры машины 4690x1690x1990 мм, двигатель 2,0 л/55 л.с. До 1964 г. в 120 странах мира продали 158 768 таких автомобилей.

Японская автотехника пользуется в нашем отечестве заслуженным уважением, по надежности она обычно занимает первые места в мировых рейтингах. Кроме легковых моделей пару лет назад в России начали продавать и грузовики «Исудзу» (ЗР, 2007, № 2): их собирали на Ульяновском автозаводе, входящем в группу «Северсталь-авто» (о ребрейдинге компании – в разделе «Экономика»). Динамика продаж впечатляет – 487 машин в 2006 году, 2457 в 2007-м.

В Японии, где у «Исудзу» три завода и испытательный полигон, компания лидирует в секторе коммерческого транспорта: ей принадлежат 40% внутреннего рынка легких грузовиков и 30% средних и тяжелых. Кроме того, сборочные заводы фирмы есть в Турции, Египте, Китае, Малайзии, Индонезии, Таиланде, на Филиппинах, во Вьетнаме. По выпуску грузовых дизелей компания занимает первое место в мире, моторы «Исудзу» поставляют на заводы «Опель», «Рено».

Летом прошлого года была создана компания «Северстальавто-Исудзу», в которой 66% акций принадлежат «Северсталь-авто», 29 – «Исудзу» и еще 5% – торговому дому «Соджиц» (Sojitz), реализующему автомобили этого бренда (в Японии производство и продажа продукции традиционно разделены). Сборку японских грузовиков было решено перевести в особую экономическую зону «Алабуга» в Татарстане, где «Северстальавто» ведет также сборку фургонов «ФИАТ-Дукато». Инвестиции в проект «Исудзу» составили 350 млн. руб., начало производству на новом заводе уже положено. Проектная мощность предприятия 50 тыс. машин в год, планируемый уровень локализации 50%.

НОВЫЙ ВЗГЛЯД НА УНИФИКАЦИЮ

Гамма грузовой техники «Исудзу» делится на несколько серий. Самая легкая – однотипные с вседорожниками пикапы капотной компоновки серии TF. Бескапотные коммерческие автомобили начинаются с легкой серии N («Эльф»), включающей четыре модификации полной массой 3,5–9 т. Средняя серия F («Форвард») состоит из шести вариантов двухосников, массой 8–24 т. Тяжелые серии C и E – это, соответственно, трех- или четырехосные грузовики, массой 17–38 т, а также двух- или трехосные седельные тягачи для автопоездов массой до 68 т.





Легкий грузовик «Эльф NLR85» с самой узкой кабиной (ее ширина 1770 мм). Грузоподъемность 1500 кг, полная масса 3500 кг, двигатель 3,0 л/130 л.с., 326 Н·м. Особенность конструкции – независимая передняя подвеска. Подобную машину в модификации NLR85AL с одинарными колесами заднего моста будут выпускать в России.

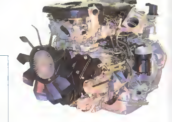
Легкий грузовик «Эльф NPR82» с кабиной шириной 1815 мм (на фото – автомобиль, оборудованный для езды на сжатом газе). В России будут продавать сходную модель NMR85 грузоподъемностью 3000 кг, полной массой 5200 кг и колесной базой 2,5–3,3 м.





Приборная панель и центральная часть торпедо одинаковы для всех вариантов унифицированной кабины, а в зависимости от ее ширины меняется лишь длина консоли перед пассажиром.

Четырехцилиндровый турбодизель 4JJ1-TC предназначен только для легких машин серии N. На фото самая мощная версия: 3,0 л; 150 л.с. при 2800 об/мин; 375 Н·м при 1600 об/мин.



Г-н Сусуму Хосой (Susumu Hosoi), президент компании «Исудзу».

Родился в 1949 г. В 1973 г. окончил экономический факультет университета в г. Васеда и тогда же начал работать в «Исудзу».

«В Японии популярны Чехов, Толстой, Достоевский, и поэтому я неплохо знаю дореволюционную Россию. Однако достоверной информации о современном положении в стране, в том числе экономическом, явно не хватает. Тем не менее мы считаем Россию одним из наиболее перспективных и быстро развивающихся рынков и вкладываем в его изучение и освоение большие средства. У «Исудзу» есть совместные предприятия в Китае, Индии, где мы столкнулись с низким качеством местных комплектующих. У вас в стране высокий образовательный и профессиональный уровень рабочих кадров, много инженеров – надеюсь, это поможет избежать проблем с качеством».

До недавнего времени были сходны по конструкции кабины средней и тяжелых серий, а кабина легких грузовиков в нескольких исполнениях по ширине (от 1690 до 2120 мм) и высоте стояла особняком. В нынешнем году появилась новая унифицированная кабина 700P в различных вариантах по ширине (от 1770 до 2300 мм), длине, высоте, с разным оперением и другими особенностями – она стала единой для шестого поколения легких и средних машин. Это понадобилось для продвижения на внешние рынки, где рассчитанная на некрупных японцев старая кабина выглядит тесной.

МОТОРЫ И КОРОБКИ

Серии N и F оснащают тремя типами дизельных двигателей с турбонаддувом, отвечающими, в зависимости от настройки, экологическим нормам Евро III и IV. Рядная «четверка» 4JJ1-TC объемом 3,0 л и мощностью 130–150 л.с. предназначена лишь для легких машин. Более крупный четырехцилиндровый мотор 4HK1-TC 5,2 л/150–210 л.с. с интеркулером сгодится в обоих случаях. Самая мощная «шестерка» 6HK1-TC 7,8 л/240–300 л.с. также с промежуточным охладителем – лишь для средних грузовиков.



«Форвард FVR34» на усиленном высоком шасси: у него самая широкая и высокая кабина. Грузоподъемность 10 т, полная масса 15 т, база 4650 мм (возможны также 3815 и 4250 мм), двигатель 7,8 л/260 л.с. Такой грузовик будут собирать в Елабуге с начала 2009 года.

Кабина среднего грузовика «Форвард» серии F также унифицирована с «эльфовской», но длиннее, оборудована спальным местом 1950х580 мм и имеет более развитое оперение. Окно внизу левой двери служит для улучшения обзора в городских условиях.

ГАБАРИТНО-ВЕСОВЫЕ ОГРАНИЧЕНИЯ В ЯПОНИИ

Максимальная нагрузка на ось не более 10 т. Для одиночного трех- или четырехосного грузовика предельная длина 12 м и полная масса 25 т. Популярность четырехосных машин объясняется малой высотой шасси и большим объемом кузова, поскольку меньшая осевая нагрузка позволяет использовать колеса посадочным диаметром 19,5 дюйма, вместо стандартных на 22,5. Часто встречаются грузовики с большими колесами на первой оси под кабиной и маленькими под грузовой платформой. В зависимости от местного законодательства полная масса экспортных моделей с усиленным шасси может достигать 29 т для трехосной машины и 32–38 т для четырехосной.

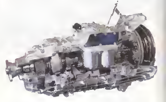
Среди автопоездов лидируют грузовики с прицепом, при длине 18 м разрешенная полная масса поезда составляет 45 т (25 т + 20 т). А вот седельные тягачи с полуприцепом, для которых допустимы лишь 16 м и 36 т, используют в основном для крупных неделимых грузов – например, стандартных 40-футовых контейнеров. В некоторых случаях полная масса автопоезда может достигать 65 т при скорости движения не выше 60 км/ч. Общее ограничение по высоте – 3,8 м (в России и Европе 4,0 м), поэтому двухэтажные автобусы в Японии большая редкость.



Седельный тягач «Гига PJ EXZ52» серии E с двигателем 15,7 л/520 л.с. и роботизированной 16-ступенчатой коробкой передач «Смутер-G». При собственной массе тягача 9,4 т он способен водить автопоезда полной массой до 56 т!

Серия C с колесной формулой 6x4 включает четыре модификации длиной 7260, 8330, 9775 и 11 250 мм. На фото самый крупный грузовик CYZ51T: в экспортном исполнении он может принять на борт до 20 т груза, а его полная масса достигает 29 т. Двигатель 14,3 л/360 л.с.

Роботизированная коробка передач «Смутер» конструкцией сходна с механической, но вместо обычного сцепления установлен гидротрансформатор. На фото – шестиступенчатая коробка для средней серии F.



Новейшая разработка компании – серия роботизированных коробок передач «Смутер Джи» (Smoother G) с гидротрансформатором вместо сцепления, позволяющим снизить пиковые нагрузки в трансмиссии и увеличить ее ресурс. А блокировка трансформатора позволяет экономить топливо в установившихся режимах. Новые коробки трех типоразмеров (для разных серий грузовиков) выпускают с 5, 6, 12 и 16 передачами.

В БЛИЖАЙШЕЕ ВРЕМЯ

Планы «Северстальавто-Исудзу» выглядят так: в августе появится полуторатонный NLR85, в декабре трехтонный NMR85, в январе следующего года – модели NPR75, FSR34 и FVR34 грузоподъемностью, соответственно, 5, 7 и 10 т. Само собой, органы управления, светотехника и прочее – в европейском исполнении. Кроме того, у российских машин будут усиленная подвеска, шины, колесные ступицы с увеличенным количеством шпилек, у тяжелых грузовиков, включая самые крупные серии F, – двухслойная рама вместо однослойной. Кроме того, в России уже продают машины серий C и E, а всего до конца года намечено реализовать 8000 автомобилей «Исудзу». В таком контексте совсем неслучайным выглядит открытие в Санкт-Петербурге крупнейшего в Восточной Европе дилерского центра «Дакар» по продаже и обслуживанию коммерческой техники «Исудзу» (общая площадь центра 5000 м^2, в сервисной зоне 23 поста, в том числе для грузовиков массой до 45 т и длиной до 15 м). В перспективе компания рассчитывает на 3–5% российского рынка легких грузовиков, 10 – тяжелых грузовиков и 20% – средних, что сделает ее лидером в этом классе. ЗР



Крепкие сибиряки

Первые цельнометаллокордные шины российского производства (ЦМК) для грузовиков опробовал Максим Гомянин.

Еще чуть больше года назад достойной альтернативы импортным ЦМК-шинам не было. И вот в сегмент российского шинного рынка, уже давно поделенного между иностранными компаниями, пришел холдинг «Сибур-Русские шины» – крупнейший отечественный производитель автомобильной резины. Под торговой маркой TyRex компания предлагает целую гамму ЦМК-шин для тягачей, прицелов, автобусов и спецтехники. В шинах такого типа и брекер, и каркас выполнены из металлокорда, что обеспечивает покрышке большой срок службы. С одной из них, TyRex All Steel Mix Ya 656 удалось познакомиться поближе.

Новинка предназначена для установки на рулевую и ведущую оси грузовиков, эксплуатируемых как на стройплощадках, так и на дорогах общего пользования. Оттого и в названии есть слово Mix (смешанный): шина должна придавать уверенность и на асфальтовой дороге, и на грунте. По сравнению с обычными покрышками она обладает вдвое большим ресурсом. Ходимость шины дополнительно увеличивают путем нарезки и наварки, поэтому в итоге такие покрышки обходятся в два раза дешевле. Еще один плюс – цена, она ниже зарубежных аналогов. Ну а ходовые качества новинки «Сибура» я оценил на Дмитровском автополигоне.

Под колесами груженого самосвала «Скания» – изобилующая спусками и подъемами дорога, выстланная бетонными плитами. Грузовик ведет себя предсказуемо, шина хорошо цепляется за покрытие: создается впечатление, что едешь на вседорожнике. Карьерную трассу также проходим без видимых проблем – не буксуем и почти не скользим. Впрочем, экстремальных нагрузок на шины пока не было. Но вот организаторы приглашают на асфальтированную площадку с криволинейным базальтовым участком, обильно политым водой. Как же поведут себя шины на мокрой дороге?

При экстренном торможении появился ощутимый снос – «нос» трехосника настойчиво уходит внутрь поворота. Но это, скорее всего, свойство ABS, а не шин. Однако даже в такой ситуации автомобилем удавалось управлять. Кстати, четырехосная «Скания» тормозила более эффективно – сноса почти не было.

После змейки и переставки грузовик послушно выпрямляет траекторию – плавно, без рывков. Кстати, как ни старался раскачать самосвал и сорвать его в занос – так и не смог. Вероятно, у шин действительно неплохая силовая структура каркаса, ведь именно от нее во многом зависит управляемость.

Конечно, любой автоперевозчик требует от водителя беречь шины, а лихачей наказывают рублем, так что в реальных условиях водитель должен избегать чрезмерных нагрузок на шину. А для владельца автотранспортного предприятия важнее цена и ресурс покрышки, чем ее тормозные свойства на различных покрытиях. Но у новой резины на высоте и то и другое, так что, похоже, российские шинники создали достойную альтернативу импортным ЦМК-шинам. ЗР



ЦМК-шины не только меньше весят, но и обладают низким сопротивлением качению, что, по заверению производителя, дает экономию топлива 3–8%. Крупные шашки в рисунке протектора обеспечивают хорошие сцепные свойства на разных типах покрытия. Камневыталкивающие шипы на дне канавок предотвращают повреждения покрышки на стройплощадке.

Два взгляда на скорость

Первого европейского старта многие команды ждали с нетерпением. Намекали, что именно на Гран-при Испании покажут истинную силу, а три предыдущие гонки – лишь разминка перед главными сражениями. Многое ли изменилось к четвертому этапу, оценивает Максим Вольнов.



Единственная команда, чей прогресс был виден невооруженным глазом, – «Рено». Управляя обновленным R28, Фернандо Алонсо впервые в сезоне показал квалификационное время, достойное двукратного чемпиона мира. «Мы ожидали подъема, но не настолько ощутимого, – радовался испанец в субботу. – Провели большую инженерную работу, машина теперь ведет себя лучше. А впереди еще несколько модернизаций, и возможно, летом я смогу бороться за победы».

Летом – может быть, но точно не в Барселоне. Уже в первом повороте Фелипе Масса отодвинул испанца на третье место. А после первой серии пит-стопов Алонсо оказался шестым - без шансов кого-либо догнать и обогнать. Обогнать здесь вообще получается только на прямой «старт-финиш», но для этого нужно некоторое превосходство в скорости. А моторы «Рено» не славились выдающейся мощностью даже в лучшие, чемпионские годы – и с тех пор, как известно, правила запрещают менять их конструкцию. Двигатель-то и подвел Фернандо, испустив масло в середине дистанции. А Нельсон Пике сошел еще раньше, после столкновения с Себастьеном Бурдэ.

Гран-при Испании регулярно берет призы в номинации «скучнейшая гонка сезона». На этой трассе все команды проводят больше тестов, чем где-либо. Настройки под любую погоду и тактика просчитаны детально, потому сюрпризов почти не бывает. Несколько обгонов мы все же видели, да не те, увы, обгоны: быстрые с трудом одолели медленных в борьбе за позиции вне зачетной восьмерки. А главным событием гонки стала авария Хейкки Ковалайнена, поданная спецслужбами автодрома с такой напряженной серьезностью, что у многих екнуло сердце. Машина вдребезги, но сам финн, как вскоре выяснилось, ограничился ушибами и легким сотрясением.

Откровения Кими Райкконена после финиша напомнили знаменитую речь Чебурашки («Мы строили-строили и, наконец, построили»). Раньше финн в таких случаях позволял себе шутить, что чуть не заснул за рулем, настолько было скучно ехать. Сейчас стал более корректен: «Я сохранил преимущество в первом повороте, а дальше все получилось само собой…». Ну и, естественно, похвалы команде.

«Феррари», кстати, тоже подготовила к европейскому старту новый аэродинамический пакет. Насколько это отразилось на ее скорости, сказать сложно: пейс-кар нарушил объективность ито-

ЧЕМПИОНАТ МИРА ФОРМУЛЫ 1

3-й этап, Гран-при Бахрейна, Сахир

1. **Ф. Масса** (Бразилия, «Феррари»)	1:31.06,970
2. **К. Райкконен** (Финляндия, «Феррари»)	0.03,3
3. **Р. Кубица** (Польша, «БМВ Заубер»)	0.04,9
4. **Н. Хайдфельд** (Германия, «БМВ Заубер»)	0.08,4
5. **Х. Ковалайнен** (Финляндия, «Мак-Ларен»)	0.26,7
6. **Я. Трулли** (Италия, «Тойота»)	0.41,4
7. **М. Уэббер** (Австралия, «Ред Булл»)	0.45,4
8. **Н. Росберг** (Германия, «Вильямс»)	0.55,8

4-й этап, Гран-при Испании, Барселона

1. **К. Райкконен**	1:38.19,051
2. **Ф. Масса**	0.03,2
3. **Л. Хамильтон** (Великобритания, «Мак-Ларен»)	0.04,1
4. **Р. Кубица**	0.05,6
5. **М. Уэббер**	0.35,9
6. **Дж. Баттон** (Великобритания, «Хонда»)	0.53,0
7. **К. Накаджима** (Япония, «Вильямс»)	0.58,2
8. **Я. Трулли**	0.59,4

После 4 этапов

Пилоты	
1. К. Райкконен	29
2. Л. Хамильтон	20
3. Р. Кубица	19
4. Ф. Масса	18
5. Н. Хайдфельд	16
6. Х. Ковалайнен	14

Команды	
1. «Феррари»	47
2. «БМВ Заубер»	35
3. «Мак-Ларен»	34
4. «Вильямс»	12
5. «Тойота»	9
6. «Ред Булл»	8



От легкой австралийской победы не осталось и следа. После испанской гонки Льюис Хамильтон ждет от команды действий – машина плохо едет с полным баком.

Судьба испанского подиума [illegible] первом повороте, когда Хамильтон опередил Кубицу. Других значимых [illegible] всю гонку не случилось...

гового хронометража. На финиш первая четверка пилотов пришла весьма плотно – Кими постоянно видел в зеркалах не только Фелипе Массу, но и Льюиса Хамильтона.

Но вот что интересно. Алонсо даже после схода утверждал, что доволен: «Иногда поломки бывают у нас, иногда у других – это нормально. По крайней мере, я ехал в группе лидеров, чего на предыдущих гонках не было. И покидаю Барселону в хорошем настроении». А технический директор «Рено» Пат Симондс заявил, что этап благоприятно отразился на мотивации команды: «Все увидели, что работа приносит плоды». Выходит, в «Рено» результатом вполне удовлетворены.

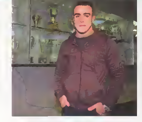
Довольны и в «БМВ Заубер». «Феррари» все еще впереди, но с «Мак-Лареном» мы уже сравнялись», – сказал технический директор Вилли Рампф, словно не замечая, что Роберт Кубица финишировал позади Хамильтона. Поляк восторженно восклицал, что проиграл победителю каких-то пять секунд. Видимо, забыл, что пейс-кары дважды обнуляли все разрывы между пилотами.

А вот Льюис был удивлен неприятно – прежде всего, скоростью своей машины в квалификации, где он показал лишь пятое время. «С полными баками она ведет себя не лучшим образом, мы много проигрываем. И это проблема, которую хотелось бы решить быстрее». Но самое большое разочарование результатами Гран-при Испании высказал... босс «Феррари» Стефано Доменикалли: «Меня очень тревожит форма «Мак-Ларена» и БМВ. К Барселоне мы стали еще чуть быстрее, может, на пару десятых секунды, но этого явно недостаточно. Мы должны взвинтить темп! И при этом не упускать из виду надежность, потому что соперники всего в трех секундах позади». И выдать такое после трех побед подряд... Чему, спрашивается, верить в формуле 1, если проигравшие радуются, а победители негодуют? Но, как говорится, зрителей не обманешь, они уже в апреле подозревали, что сезон-2008, возможно, будет не самым интересным: испанский этап ныне посетило на 13 тысяч меньше болельщиков, чем в прошлом году. **ЗР**

СВАТОВСТВО ФЕРНАНДО

Главные стратеги и политики чемпионата мира пришли к выводу, что двукратный чемпион мира в нынешней команде «Рено» – не на своем месте, и потому долго в этой команде не задержится. По паддоку бродят слухи о скором переходе Алонсо в «Феррари». Лука ди Монтеземоло по этому поводу заявил, что Фернандо и Кими Райкконен под одной крышей – недопустимый вариант, неизбежно возникнут трения.

Росс Браун, бывший технический директор «Феррари», ныне шеф «Хонды», тоже считает, что такой контракт не может быть подписан раньше 2009 года, когда «Феррари» покинет Райкконен. (Кеке Росберг заявил, что в 2009-м финн вообще завершит выступления в формуле 1!) Что говорит сам Фернандо? Он честно признал, что в какой-то момент подумывал о возможности перехода прямо в ходе сезона. «Фелипе Масса провел пару неудачных гонок, это породило волну спекуляций относительно меня и Себастьяна Феттеля. Но затем Масса дважды выступил сильно, и говорить о какой-то вакансии в «Феррари» неактуально».



Куда? Подальше!

Хорошие новости перед стартом сезона – ожидаются две новые трассы и, по меньшей мере, два новых класса машин. Но вот парадокс: гонок станет больше, а увидим мы… меньше. Житию российского «кольца» не устает удивляться Сергей Зиновьев. Фото: Юрий Тюрин.

За месяц до старта первой гонки ситуация вполне традиционна для последних лет: неразбериха! Ни один из пяти организаторов серий не представил окончательный, «железный» календарь сезона – у всех расписание этапов в той или иной степени предварительное. Трассы в Дорогобуже и в Казани еще не достроены, а уже значатся в планах. И вообще, каково звучит: российский кольцевой сезон в этом году начнется на трассе Ахвенисто в Финляндии этапом формулы 3.

Те, кто следит за развитием событий, непременно насторожатся: какой формулы 3?! У нас же в России давно ее нет! Да, год назад еще не было, но сегодня в ходу новый технический регламент «Формула 1600/Формула 3». Наверное, это правильно, поскольку подготовка и содержание отечественной 1600-кубовой формулы по стоимости вплотную приблизились к иностранной 2-литровой. Причем строили формулу 1600 примерно так: с зарубежного шасси формулы 3 снимали несколько узлов и добавляли мотор ВАЗ.

Базовый плацдарм формульной серии – подмосковный автодром «Москва» (АДМ, Мячково). Три из семи заявленных этапов вроде пройдут там. Еще два – в Суоми, один – в Эстонии, один – в Дорогобуже. Эту трассу в 125 км от Смоленска и в 320 км от Москвы планируют официально открыть в конце июля. Никто в этом году не смог (или не захотел) объединиться с Российской серией формулы 3, потому она везде стартует особняком. Но, возможно, получит собственную гонку поддержки из дюжины автомобилей Legends Cars.

Конструкция родом из США – пространственная рама, пластиковый кузов в духе 30-х годов, 120-сильный мотоциклетный двигатель «Ямаха», широченные колеса при массе в полтонны. Уже снискала популярность в Европе, теперь дебютирует у нас. В этом, однако, есть масса сомнений, поскольку опять же не поступило никаких официальных сообщений – только слухи. И главное, непонятно, что именно будут поддерживать «легенды». Ведь в прошлом году формула 1600 с трудом наскребала десять машин на старте. А ныне команда «ЛУКОЙЛ Рейсинг», с середины 90-х неизменно выставлявшая пилотов, с российской формулой распрощалась. Что останется-то?



«Революция» продолжается! После годичного перерыва АВТОВАЗ решил снова проводить фирменную гоночную серию.

Популярный в Европе Суперкубок «СЕАТ-Леон» теперь приходит и к нам. Пока в виде нескольких машин, затем планируется самостоятельный класс.

У серии RTCC проблем с числом участников нет. В отличие от прошлого года, Сергей Крылов и компания благополучно провели все согласования с Российской автомобильной федерацией – в двух классах «рашн туринга» разыграют медали чемпионата страны. Но и тут не все гладко. Гонки RTCC в Мячково, скорее всего, не состоятся – аренда трассы оказалась непредсказуемо дорогой. Потому старт серии с мая отложен на июнь. А где? Не исключено, что в Киеве, Орле или непосредственно в Москве (вероятно, в Лужниках). Во второй половине лета Сергей Крылов уповает на Дорогобуж.

ДОСТУПНАЯ «КАЛИНА»

Самое дешевое предложение на рынке кольцевых услуг – «Лада-Калина» в серии НГСА. Аренда автомобиля на один этап стоит 165 тыс руб. Кроме полностью подготовленной боевой машины, за эту сумму потенциальный пилот получает: доставку техники к месту соревнований, место в закрытом парке, инженерное сопровождение в ходе гоночного уик-энда, сытого, одетого и размещенного в гостинице механика, топливо и расходные материалы. Для сравнения: аренда «Лады-Революшн» на один этап – 315 тыс. руб.



ЧТО ОБЕЩАЮТ?

RTCC: 7 или 8 этапов (места проведения не определены); 4 класса машин; статус – чемпионат России («Туринг», «Туринг-Лайт»), Кубок России («Супер-Продакшн», «Национальный»).

НГСА: 6 этапов (Мячково, Киев, Рига, Дорогобуж, Казань); 3 класса машин («Лада-Революшн», «Лада-Калина», «Лада»); статус – Кубок РАФ.

Российская серия формулы 3: 7 этапов (Финляндия, Эстония, Мячково, Дорогобуж); объединенный класс «Формула 3/Формула 1600»; статус – чемпионат России (формула 1600).

Кубок «Хонда»: 7 этапов (Киев, Дорогобуж, Финляндия, Италия); один класс машин («Хонда-Сивик Тайп R»); статус – Кубок России.

Формула-«Русь»: нет данных.



Минус формула-«Русь», минус машины команды «ЛУКОЙЛ». Похоже, от формулы 1600 останется совсем немного. Часть гонок – в рамках североевропейской серии.

Несколько увядший класс «Туринг» (многие пилоты избрали чисто зарубежный вариант продолжения карьеры) получит интересное подкрепление в виде машин «СЕАТ-Леон». На них проводят монокубки в нескольких странах Европы – Тимур Садрединов год назад выступал в немецком первенстве. По задумке, в будущем «леоны» составят в RTCC отдельный полноценный класс. А пока потягаются с БМВ, «Ауди» и «Фордом» – СЕАТ както никак развивает 300 л.с. и в скорости прохождения круга совсем немного уступает лучшим машинам «Туринга». Не исключено, что в рамках RTCC летом дебютирует новый класс – «Рено-Логан Кап», обжившийся в ралли и теперь потянувшийся к «кольцу».

После годичного тайм-аута возвращается к жизни Национальная гоночная серия АВТОВАЗ (НГСА). Похоже, россияне увидят ее первой – этап в Мячково назначен на 8 июня. Затем гонки «Лады-Революшн» и «Лады-Калина» покажут жителям Киева и Риги.

Кубок «Хонды», проводимый московской компанией «Карт Моторс», живет самостоятельно и по-прежнему сторонится каких-либо союзов. Ныне он вообще не собирается появляться нигде восточнее Смоленщины: семь этапов – Киев, Дорогобуж, Финляндия и даже Италия. Так что абсолютно новые «Сивик-Тайп R» восьмого поколения воочию увидят только заезжие на шумок аборигены да самые завзятые фанаты «кольца».

Такие болельщики у нас тоже есть, хотя их немного. Они готовы отложить все дела, сесть на машину (поезд, самолет) и на выходные рвануть в Киев (Ригу, Казань и т.д.). Правильные, в общем-то, люди. Ведь и европейский зритель ради гонок охотно едет на трассы, разбросанные по всей Европе. Пора и нам привыкать. **ЗР**



Машины «Туринга» на трассе в Мячково мы, скорее всего, не увидим: организаторы RTCC утратили былое взаимопонимание с хозяевами автодрома «Москва».

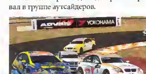
Конфуз для Себастьена

После грязевых ванн дождливой Аргентины раллийный чемпионат мира отправился в засушливое пекло. Иордания впервые принимала этап мирового первенства, и трасса для всех лидеров, в общем, была загадкой. Отчасти поэтому гонка получилась богатой событиями: лидер менялся шесть раз! Сначала им был Даниэль Сордо, выигравший три стартовых спецучастка. На второй день взялся за дело Себастьен Лоэб и быстро вышел вперед. Однако действующего чемпиона постигла большая неприятность. После скоростного участка, на обычном дорожном перегоне его «Ситроен» в узком повороте столкнулся с другим «Ситроеном» – Конрад Раутенбах спешил навстречу, на старт. Пилоты не пострадали, а машины были разбиты. Даниэль Сордо постепенно растерял преимущество и пропустил вперед финский дуэт «Форда». Правда, Яри-Матти Латвала на третий день гонки из-за проблем с подвеской потерял уйму времени. А победа – первая в сезоне – досталась Микко Хирвонену.



Разгром по-мексикански

На втором этапе «турингового» чемпионата мира от БМВ ждали реванша – после неубедительного выступления в Бразилии. Однако и на трассе Пуэбла в Мексике СЕАТ был заметно быстрее всех. Даже победители первого этапа Иван Мюллер и Габриэле Тарквини в обоих заездах попали в «очковую» зону, хотя их «леоны» получили на борт наибольший балласт, тогда как пилоты баварской команды оказались совершенно беспомощны. Лучшим из них вновь был действующий чемпион Энди Приоль, но десятое и восьмое места на финише – непостижимо низкие результаты! По заезду выиграли «сеатовцы» Тьяго Монтейру и Хорди Хене. А победителем этапа вышел опытный Рикард Райделл, теперь он лидер турнира. Наш Андрей Романов на незнакомой трассе дважды финишировал в группе аутсайдеров.



«Кольца» против «звезд»

Наверняка чемпионат DTM выйдет на иной уровень, когда в стане участников появится третий производитель – грозится прийти «Лексус». И правда, японская марка смотрелась бы логично на фоне извечного противоборства «Мерседеса» и «Ауди», которому давно не хватает свежих сюжетных линий.

Уход сразу нескольких звезд нынче не в одиночку компенсирует новичок из формулы 1 – Ральф Шумахер. Ему не удалось с наскока найти общий язык с «Мерседесом» С-класса, в двух гонках лучшее достижение немца – 11-е место. Впрочем, «Мерседес» по весне вообще заметно уступал «Ауди», доминировавшей в Хоккенхайме и Ошерслебене: победами обменялись Матиас Экстрем и Тимо Шайдер.

У «возвращенцев» из формулы 1, пропустивших один-два сезона в DTM, дела идут неважно. Гэри Паффетт («Мерседес» С-класса) второй год не показывает ничего особенного, но, по крайней мере, на весенних этапах дважды опередил Кристиана Альберса («Ауди-А4»). А ведь когда-то оба блистали в этом турнире…



КАЛЕНДАРЬ

РАЛЛИ

6–7 июня чемпионат России, «Белые ночи», Карелия
13–14 июня Кубок России, «Вираж», Гуково, Ростовская обл.
20–21 июня чемпиоиат Дальнего Востока, Хабаровск

КРОСС, РАЛЛИ-КРОСС

7–8 июня Кубок России (багги, грузовики), Истра
14–15 июня чемпиоиат России (багги, легковые), Дмитров
14–15 июня чемпиоиат России (багги), Красный, Смоленская обл
14–15 июня Кубок России (легковые), Арамиль
14–15 июня Кубок России (легковые), Братск
21–22 июня Кубок России (легковые), Омск
21–22 июня чемпионат России (легковые), Н. Ломов
28–29 июня Кубок России (легковые), Воронеж
28–29 июня Кубок России (грузовики), Курган

4x4

6–8 июня Кубок РАФ по трофи-рейдам, Саратовская обл
13–17 июня чемпионат России по трофи-рейдам, Ярославская обл
14–15 июня чемпионат России по джип-триалу, Москва
26–28 июня Кубок России по ралли-рейдам, «Золотые ворота», Владимирская обл
27–29 июня Кубок РАФ по трофи-рейдам, Свердловская обл

ПРОЧИЕ ВИДЫ АВТОСПОРТА

7–8 июня горная гонка «Байкал», Слюдянка, Иркутская обл
21–22 июня Кубок России по картингу, Ульяновск
22–23 июня ралли-спринт «Берег России», Новороссинск
26–27 июня чемпионат России по картингу, Ульяновск
4–5 июля «Абсолютная Дрэг-Битва 2008», Красноярск

РЕЗУЛЬТАТЫ

ЧЕМПИОНАТ МИРА ПО РАЛЛИ

4-й этап, ралли Аргентины

1. С. Лоэб (Франция, «Ситроен-С4»)	4:05.48
2. К. Эткинсон (Австралия, «Субару-Импреза»)	2.33
3. Д. Сордо (Испания, «Ситроен-С4»)	4.04
4. К. Раутенбах (Зимбабве, «Ситроен-С4»)	20.03
5. М. Хирвонен (Финляндия, «Форд-Фокус»)	25.15
6. Ф. Вильягра (Аргентина, «Форд-Фокус»)	27.42
7. Дж. Галли (Италия, «Форд-Фокус»)	27.51
8. А. Айгнер (Австрия, «Мицубиси-Лансер»)	28.59

5-й этап, ралли Иордании

1. М. Хирвонен	4:02.47
2. Д. Сордо	1.15
3. К. Эткинсон	4.59
4. Х. Сольберг (Норвегия, «Форд-Фокус»)	7.35
5. М. Уилсон (Великобритания, «Форд-Фокус»)	10.41
6. Ф. Вильягра	11.22
7. Я.-М. Латвала (Финляндия, «Форд-Фокус»)	12.15
8. Дж. Галли	12.24

После 5 этапов

Пилоты		Команды	
1. М. Хирвонен	35	1. «Форд»	57
2. С. Лоэб	30	2. «Ситроен»	50
3. К. Эткинсон	28	3. «Субару»	39
4. Я.-М. Латвала	18	4. «М-Спорт Форд»	29
5. Д. Сордо	17	5. «Мунчнз Форд»	14
6. Дж. Галли	12	6. «Сузуки»	9

Мозаика больших скоростей

Обычай изображать на рыцарских доспехах отличительные знаки появился в древности. О современной автоспортивной геральдике, а именно росписи гоночных шлемов рассказывает Константин Васильев.



Защитный комбинезон и шлем – неотъемлемые части экипировки гонщика. Но узнать человека, облаченного в амуницию без персональных отличительных знаков, трудно. Идеальный объект для нанесения именно личной, а не рекламной символики – шлем. В отличие от комбинезона, окружающие видят его даже на формульных пилотах, буквально завернутых в кокпит болида.

ИСКУССТВО КАМНЕМ НЕ ИСПОРТИШЬ

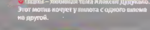
Дефицита мастеров аэрографии сегодня уже нет, но узкие специалисты по оформлению шлемов малочисленны. Настолько, что, разыскивая авторов лучших, на наш взгляд, образцов росписи, выяснили: большинство звезд отечественного «кольца» доверили эту работу одному человеку. Через руки москвича Алексея Валюшка, ныне реставратора Государственной Третьяковской галереи, прошли десятки гоночных шлемов.

Любопытно, что к редкой специализации художник пришел случайно. В середине 90-х закадычный друг уговорил сменить личный «Жигуленок» на подержанный «Порше». Вместе с культовым автомобилем появились и новые друзья – любители высоких скоростей. В кругу единомышленников способности художника не остались незамеченными,



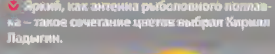
Красный с оранжевым доминируют на шлеме Даниила Мове.





Виталий Петров обыграл в рисунке цвета российского флага.





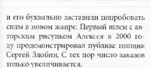
Хоть и «шит белыми нитками», а голову Ивана Лукашевича будет защищать надежно.

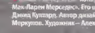
Пазлы – любимая тема Алексея Дудукало. Этот мотив кочует у пилота с одного шлема на другой.



Яркий, как антенна рыболовного поплавка – такое сочетание цветов выбрал Кирилл Ладыгин.







Пилота узнают по шлему. В данном случае характерный рисунок указывает на Виталия Петрова.



Шлем – победитель конкурса «Вест Мак-Ларен Мерседес». Его владелец – Дэвид Култард. Автор дизайна – Дмитрий Меркулов. Художник – Алексей Валюшок.

и его буквально заставили попробовать силы в новом жанре. Первый шлем с авторским рисунком Алексея в 2000 году продемонстрировал публике гонщик Сергей Злобин. С тех пор число заказов только увеличивается.

Алексей предпочитает работать с картинговыми и формульными шлемами. Рисунок не защищен ветровым стеклом автомобиля, а значит, подвергается регулярному обстрелу камнями из-под колес. Стойкий рисунок художник наносит по собственной технологии на стеклопластик, композит, углепластик, жирные пластмассы – все те материалы, из которых сделаны современные шлемы.

НАШИ И КУЛТАРД

Что можно изобразить на сферической поверхности? При кажущемся многообразии тем заказы пило-



Эти детали шлема OMP модели Grand Prix потом придется устанавливать обратно.

Скорлупу полностью разобранного шлема шкурят и грунтуют.

Последний штрих – нанесение каемок. Основной рисунок закрыт липкой лентой.

Работа сделана. В этом шлеме будет выступать формулист Виктор Шайтар.

тов редко отличаются неординарностью. Молнии, тигры, орлы, герои мультфильмов, цвета национального флага, фамилия пилота и т.д. В общем, желание выделиться укладывается в рамки мировых шаблонов. Просмотрев фотографии трех-четырех десятков шлемов, понимаешь, что они хоть и разные, но чем-то неуловимо похожи. Но встречаются оригиналы, готовые сражаться за победу в неформальной амуниции. Тогда, по словам Алексея, творческая составляющая перевешивает некий элемент ремесла, и работать становится вдвойне интересно.

Шлемы с росписью Валюшка сегодня защищают головы российской автоспортивной элиты. Виталий Петров, Алексей Дудукало, Кирилл Ладыгин, Владимир Лабазов, Дмитрий Певцов, Дэвид Маркозов, Александр Львов, Даниил Мове – далеко не полный список звезд, обращавшихся к художнику. Причем многие – не один раз.

Весной 2004 года команда F1 West McLaren Mercedes, пилотом которой тогда был Дэвид Култард, объявила конкурс на лучший дизайн шлема для шотландского гонщика. Менеджеры команды выбрали десять лучших эскизов, а воплощение дизайнерских идей поручили Алексею. В кратчайшие сроки он расписал семь из десяти шлемов-конкурсантов, в том числе и тот, что впоследствии выиграл. Именно с ним художнику пришлось основательно повозиться. Дизайнер из Воронежа предложил сложный рисунок с шотландскими мотивами, а исполнитель в итоге вырисовывал родовой тартан (характерный узор шерстяной клетчатой ткани) Култардов.

РЕСТАВРИРУЯ УДАЧУ

Сколько стоит аэрография? От пятнадцати тысяч рублей и выше, то есть зачастую дороже, чем сам шлем. Но прежде чем сетовать на дороговизну, оцените объем работ. Первый этап – полная разборка Из скорлупы шлема удаляется все содержимое, а попутно, в случае необходимости, прочно фиксируются закладные элементы. Например, гайки крепления стекла. Второй этап – подготовка поверхности к нанесению изображения. Заводскую краску художник тщательно обрабатывает наждачной бумагой, иногда шпаклюет отдельные участки, чтобы выровнять трещинки или устранить заводской брак. Да-да, встречается и такое. От пузырей и пустот не застрахован ни один шлем, где бы он ни был сделан.

Далее утвержденный заказчиком рисунок с помощью аэрографа наносится автомобильными эмалями на подготовленный шлем. При этом художник зажат временным рамками в 72 часа – таков срок первичного «схватывания» используемой краски. За это время нужно успеть выполнить рисунок любой сложности. Следующий этап – нанесение нескольких слоев лака с промежуточными и окончательной сушками в специальной камере. И наконец, финальный штрих – сборка шлема.

За годы работы Алексей хорошо изучил особенности производителей гоночных доспехов. Хотите узнать правду о качестве шлемов? Самые толковые – «Арай» и «Шуберт», а вот итальянцы нередко халтурят при сборке, не все модели идеальны и у американцев. Владельцы, заказавшие аэрографию, с недостатками массового производства не столкнутся. В ходе росписи шлема художник устраняет недочеты, хоть эта работа далека от изобразительного искусства. Качество не имеет традиций – оно либо есть, либо нет. А мастер дорожит своей репутацией и предпочитает возвращать пилотам шлемы без изъянов. ЗР

Цвета совершенства

«Мицубиси-Лансер Эволюшн» ассоциируется с мощным турбомотором, острой, словно самурайский меч, управляемостью, высокими скоростями и, конечно, продвинутой электроникой. «Эво», помимо прочего, еще и великолепный исходный материал для глубокого тюнинга, с результатами которого знакомит Константин Васильев. Фото: АСТ.

ОТЦЫ И ДЕТИ

Потенциал, по сути, гражданской версии раллийных болидов заводской команды «Мицубиси» не использует разве что ленивый владелец. К счастью, случайные люди за руль «эволюции» не садятся, ведь автомобиль требует постоянной концентрации и не прощает ошибок. Парадокс в том, что встретить на дороге серийный образец едва ли не труднее, чем «заточенный» для дрэга, ралли или иных соревновательных нужд. Порой автомобиль «накручивают» не для рекордов, а с целью получить эксклюзивный спорткар, способный по возможности комфортно и безопасно перемещаться по улицам мегаполиса. Именно такую задачу на сей раз сформулировали владельцы двух «лансеров».

Для сотрудничества привлекли компанию «АвтоСпортТюнинг», которая реализует продукцию и атрибуты соответствующего стиля жизни. По словам ее специалистов, «Лансер Эволюшн» – машина очень технологичная и, как ни странно, простая. На дороге она многое делает идеально: разгоняется, тормозит, скользит в управляемом заносе. Все благодаря непрерывному совершенствованию; при этом поколения сменялись так часто, что улучшения кажутся незначительными. Герои нашего рассказа, чью персональную эволюцию продолжил тюнинг, принадлежат к восьмому поколению японской легенды.

УГРЮМЫЙ СИЛАЧ

«Экономить на «Эво» не к лицу» – под таким девизом в мастерскую вкатился первый кроваво-красный «Эволюшн». Проект получил звучное имя Original AST Edition.

Начали, однако, осторожно – с замены штатного наддува на турбокит Power Enterprise AR20 и установки джентльменского набора из топливного насоса производительностью 255 л/ч, масляного фильтра и форсунок 1000 сс от одноименного производителя. Серийный выпуск уступил место спортивному от Supersprint. Позаботились и об эффективности системы охлаждения, снабдив ее радиатором Blitz. Казалось бы, скромный комплект обеспечил рост мощности серийного мотора с 265 до 400 л. с. Вполне достаточно, если учесть, что предназначение этого «Лансера» – стать быстрым городским автомобилем. Водителя и переднего пассажира при этом оста-

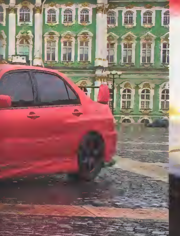


вили на попечение штатных ремней безопасности и спортивных сидений Recaro. Кузов усилили комплектом распорок и стабилизаторов Cusco, которые повлияли на его жесткость и, как следствие, на управляемость автомобиля. Контролировать возросшую мощь помогает Defi-Link VSD Concept – система отображения текущей информации на лобовом стекле и шесть следящих приборов.

Остальные доработки несут одновременно практическую и эстетическую роль: ксеноновая оптика Raybrig, карбоновый капот и аэродинамический обвес Voltex с передними элеронами, а также задний бампер от модели следующего поколения. Облик приобрел грозные очертания, при этом тюнеры обошлись без вызывающей аэрографии. А все потому, что владелец автомобиля решил еще «чуть-чуть» усовершенствовать механику. Очередная «протеиновая добавка» для силача состояла из усиленной поршневой группы, шатунов JUN, вкладышей Power Enterprise F1, и главное, доработанной тормозной системы с колодками и дисками Endless по кругу. Здравая мысль, учитывая возросшие динамические качества.

КОМФОРТНАЯ МОЩЬ

Не спорю, бездумно гонять на «Лансере» по дорогам общего пользования не-



Где как не на мощеных мостовых Санкт-Петербурга испытать виброакустический комфорт городских спорткаров.

Увы, эти элероны не позволяют регулировать угол атаки.

Разглядеть этот шильдик удастся разве что на припаркованном «Лансере».

Дополнительные приборы Defi показывают температуру выхлопа, давление масла и турбонаддува.



Окончательная настройка двигателей с имплантированными деталями проводилась на мощностном стенде.

Проекционный дисплей Defi отображает скорость, обороты двигателя и прочую информацию.

безопасно. Но ведь и тащиться шагом на легендарном спорткаре – серьезное испытание для нервной системы. Казалось бы, второму герою также не нужно было сражаться за секунды на гоночных трассах, тем не менее лошадиных сил ему подкачали от души. Получился видный атлет: 369 л.с. и 450 Н·м при давлении наддува 1,5 атм. Столько выдал доработанный двигатель после замены систем впуска и выпуска, установки буст-контроллера и распредвалов JUN 272 Stage 2, а также компьютера управления двигателем Turbo XS (с возможностью регулировки в режиме on-line).

Подкапотное пространство и шасси во многом повторили первый автомобиль. Оба снабжены винтовой подвеской KW Variant III, отрегулированной здесь в расчете не только на хорошую управляемость, но и на приемлемый комфорт. Машина обзавелась двухдисковым карбоновым сцеплением и стабилизаторами от Cusco, выхлопной системой Supersprint со спортивным нейтрализатором, трехточечными ремнями безопасности.

Не меньше энтузиазма и денег вложено в экстерьер. Кузов оделся в аэрокит Do-Luck с карбоновыми вставками и дутыми крыльями, в которых броско смотрятся колеса AVS Advan TCII, от производителя авторезины «Йокогама» с покрышками Advan Neova AD07 размерностью 265/35R18. Автомобиль оброс множеством стильных накладок, а на боковины легли брендовые манускрипты. Завершающие штрихи на японский мотив украсили капот. Хорошо сбалансированный элегантной внешностью и горячей начинкой, «EVO-величество» приковывает взгляд.

Казалось бы, проект можно считать удачным, но одержимые тюнеры не смогли остановиться и установили турбокомплект Power Enterprise AR 25 вкупе со строкер-китом (в него входят коленвал, поршни, шатуны) от фирмы Toda Racing. Последний позволил увеличить объем двигателя до 2,3 литра. Ориентировочная мощность составила 500 л.с. и 650 Н·м при давлении наддува 1,7 атмосфер. В итоге икону японского тюнинга переписали на русский манер, и проект, изначально планировавшийся как сдержанный и скромный, пришлось окрестить богатырским AST Power 500. ЗР

В центре циклона

Немецкое ателье «Хаманн» представило очередной тюнинг-пакет для «Порше-Кайенна» под названием «Циклон». Передний бампер превратился в набор воздуховодов разнообразных конфигураций, создавая впечатление, будто за ним скрывается не атмосферный двигатель, а реактивная турбина. Автомобиль припал к земле на 35 мм, а в расширенных арках появились черные легкосплавные диски Anniversary II шириной 10,5 дюйма. Такими же специалисты «Хаманна» оснастили свою версию «Ламборгини-Галлардо». Опционно на заднюю ось можно установить диски 11,5x22 – для этого, правда, придется еще расширить крылья. «Кайенна» оставляет след гигантскими покрышками 295/30 спереди и 315/30 – сзади. Но и это не предел: одержимый клиент может заказать серебристые диски Edition Race с покрышками 315/25 R23.





Заслужили фейс-лифтинг

Компания RDX Race design порадовала владельцев «Ауди-А3» первого поколения, разработав набор стильных аксессуаров для автомобиля. Компактный хэтчбек превратился в настоящий «мускул-кар». Все благодаря ковшеобразному переднему бамперу с оптикой от S6 и радиаторной решеткой преемницы – «Ауди-А3 Спортбек». За полный комплект – передний, задний бамперы и пороги придется выложить 615 евро. Дополнительно можно установить и двери-гильотины в стиле «Ламборгини».

Тотальный контроль

Специальный электронный модуль разработала компания «Моторен Техник Майер» для увеличения мощности 2-литрового турбодизеля «Фольксваген-Тигуан». Новый блок управления M-Cantronic позволяет владельцу самостоятельно изменять параметры работы, а при необходимости вернуть серийные настройки. Оптимизация характеристик достигается регулировкой давления наддува и количества подаваемого топлива, что не сказывается на работе сажевого фильтра. Базовая мощность 140 л.с.



и максимальный крутящий момент 320 Н·м вырастают на 40 единиц.

Параллельно покупатели могут установить фирменные 19- или 20-дюймовые легкосплавные колеса и тормозные диски диаметром 330, 365 или 380 мм. Вскоре MTM предложит владельцам «тигуанов» и спортивную выхлопную систему, которая поднимет мощностную планку еще на 30 л.с., а также блок управления пневмоподвеской F-Cantronic. Последний подходит и другим автомобилям группы «Фольксваген»: «Ауди» моделей A6, Allroad, A8 и Q7; «Бентли-Континенталь GT», «Континенталь GTC» и «Флаинг Спур», «Фольксваген-Туарег», «Фаэтон».



Звездная болезнь

Производитель колесных дисков «Оксиген» пополнил свою продукцию оригинальной моделью. Дизайн Double star (двойная звезда) придется по вкусу любителям пощеголять яркими суппортами: ведь пятиспицевые диски позволяют без труда разглядеть тормозные механизмы. Особенность рисунка – в многогранности спиц, благодаря которой игра бликов на поверхности диска стала значительно интереснее. Новинка одобрена TUV и доступна в нескольких вариантах исполнения: с четырьмя и пятью отверстиями для болтов, размерностью 7,5x17, 8x18 или 8x19 дюймов.



Марка модель	Год выпуска	Гарантия, лет/тыс. км	Цена	Кол-во дверей/мест	Двигатель: Рабочий объем, л	Двигатель: Тип* число цилиндров	Двигатель: Мощность, л. с.	Привод **	Тип*** КП, кол-во ступеней	Дилер
BMW										
1-Serie 116i	2008	2/б.о.	644 000р.	5/5	1.6	Б,Р4	116	З	А,6	«АВТОКРАФТ» (495)787-80-08, www.bmw-autokraft.ru
3-Serie 318i	2008	2/б.о.	936 000р.	4/5	1.5	Б,Р4	136	З	М,6	«АВТОКРАФТ» (495)787-80-08, www.bmw-autokraft.ru
5-Serie 520i	2008	2/б.о.	1 364 400р.	4/5	1.5	Б,Р4	156	З	М,6	«АВТОКРАФТ» (495)787-80-08, www.bmw-autokraft.ru
7-Serie 730i	2008	2/б.о.	2 505 600р.	4/5	2.6	Б,Р6	258	З	А,6	«АВТОКРАФТ» (495)787-80-08, www.bmw-autokraft.ru
X5	2008	2/б.о.	2 340 000р.	5/5	2.6	Б,Р6	272	4х4	А,6	«АВТОКРАФТ» (495)787-80-08, www.bmw-autokraft.ru
Chery										
A21_del	2008	2/60	364 000р.	4/5	1.6	Б,Р4	92	П	М,5	FAVORIT MOTORS (495)786-25-25, www.favorit-motors.com
A21_del Fora	2008	2/60	414 000р.	4/5	2.0	Б,Р4	128	П	М,5	VIP-Авто (495)633-2777, www.vipauto-chery.ru
Amulet	2008	2/60	265 000р.	5/5	1.6	Б,Р4	92	П	М,5	FAVORIT MOTORS (495)786-25-25, www.favorit-motors.com
Amulet	2008	2/60	309 000р.	4/5	1.6	Б,Р4	86	П	М,5	VIP Авто (495)633-2886, www.vipauto-chery.ru
B11 Easter	2007	2/60	505 000р.	4/5	2.0	Б,Р4	130	П	М,5	FAVORIT MOTORS (495)786-25-25, www.favorit-motors.com
Kimo	2008	2/60	302 000р.	5/5	1.3	Б,Р4	79	П	М,5	VIP Авто (495)633-2777, www.vipauto-chery.ru
QQ6	2008	2/60	288 500р.	4/5	1.3	Б,Р4	79	П	М,5	VIP Авто (495)633-2888, www.vipauto-chery.ru

Марка модель	ABS	EBD	Сист. курсовой устойчивости	Усилитель экстр. торможения	Подушки безопасности	Круиз-контроль	Маршрутный компьютер	Кондиционер	Климат-контроль	Центральный замок 4*	Сигнализация, иммобилайзер	Усилитель рулевого управления 5*	Омыватели фар	Ксеноновые фары	Противотуманные фары	Аудиосистема 6*/число динамиков	CD-чейнджер	Мультифункциональный руль	Информационный дисплей	Парктроник	Датчик дождя	Электростеклоподъемники	Электропривод зеркал	Обогрев зеркал	Электропривод сидений	Обогрев сидений	Обогрев лобового стекла	Люк	Кожаный салон	Легкосплавные колеса	Релинги
BMW																															
1-Serie 116i	■	■	■	■	6		■	■		ЦЗ		Г				CD4						■	■	■							
3-Serie 318i	■	■	■	■	6		■	■		ЦЗ		Г				CD4						■	■	■							
5-Serie 520i	■	■	■	■	6		■		■	ЦЗ		Г				CD4			■		■	■	■	■	■					■	
7-Serie 730i	■	■	■	■	[illegible]	■	■		■	ЦЗ	■	Г	■	■	■	CD4		■	■		■	■	■	■	■					■	
X5	■	■	■	■	6		■		■	ЦЗ	■	Г				CD8			■			■	■	■						■	
Chery																															
A21_del	■	■		■	4		■	■		ЦЗ					■	CD4		■		■		4	■	■		■				■	
A21_del Fora	■	■			2				■	ДУ	■				■	CD6	■	■	■	■		■	■	■	■	■			■	■	
Amulet								■	■						■	[illegible]						4									
Amulet	■				2			■		ЦЗ	■	Г			■	CD6						■	■							■	
B11 Easter	■	■		■	4		■		■	ЦЗ					■	CD6	■			■	■	4	■	■		■				■	
Kimo	■	■			2			■		ДУ		Г			■	CD4				■		■	■							■	■
QQ6	■	■			2			■		ДУ		Г			■	CD4						■	■							■	

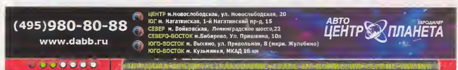
* Б – бензиновый, Д – дизельный, ТД – дизельный с турбонаддувом, Г – гибридный (расположение цилиндров: Р – рядные, V – V-образные, Ор – оппозитные, W – дубль V 12-ти цилиндровые), ** П – передний, З – задний, 4х4 – полный, *** М – механическая, А – автоматическая, роботизированная, В – с вариатором, 4* ЦЗ – центральный замок, ДУ – с дистанционным управлением, 5* Г – гидравлический, Э – электрический, 6* CD – устройство для чтения компакт-дисков с радиоприемником, Т – кассетная магнитола, R – радиоприемник

Марка модели	Год выпуска	Гарантия, лет/тыс. км	Цена	Двигатель: Кол-во дверей/мест	Рабочий объем, л	Тип*, число цилиндров	Мощность, л. с.	Привод**	Тип*** КП, кол-во ступеней	ABS	EBD	Сист. курсовой устойчивости	Усилитель экстр. торможения	Подушки безопасности	Круиз-контроль	Маршрутный компьютер	Кондиционер	Климат-контроль	Центральный замок 4*	Сигнализация, иммобилайзер	Усилитель рулевого управления 5*	Омыватели фар	Ксеноновые фары	Противотуманные фары	Аудиосистема 6* / число динамиков	CD-чейнджер	Мультифункциональный руль	Информационный дисплей	Парктроник	Датчик дождя	Электростеклоподъемники	Электропривод зеркал	Обогрев зеркал	Электропривод сидений	Обогрев сидений	Обогрев лобового стекла	Люк	Кожаный салон	Легкосплавные колеса	Релинги	Дилер
Chery																																									
QQ6	2007	2/60	263 500р	4/5	1.1	Б,Р4	65	П	М,5	■	■			2			■		ДУ		Г				CD/4						■	■							■		VIP Авто (495)633-2777, www.vipauto-chery.ru
Sweet	2007	2/60	192 500р.	4/4	2.0	Б,Р3	60	П	М,5							■			ЦЗ		Г		-		Р/2																FAVORIT MOTORS (495)786-25-25 www.favorit-motors.com
Tiggo	2008	2/60	450 000р	5/5	1.8	Б,Р4	132	П	М,5	■	■		■	2		■	■		ЦЗ		Г			■	CD/4						4	■	■		■				■	■	FAVORIT MOTORS (495)786-25-25, www.favorit-motors.com
Tiggo	2008	2/60	460 000р	5/5	1.8	Б,Р4	130	П	М,5	■	■						■		ДУ		Г			■	CD/4			■			■	■	■		■		■		■	■	VIP Авто (495)633 2888, www.vipauto-chery.ru
Tiggo	2008	2/60	544 000р	5/5	2.0	Б,Р4	138	П	А,4	■	■			2			■		ДУ		Г			■	CD/4			■			■	■	■		■				■	■	VIP-Авто (495)633 2777, www.vipauto-chery.ru
Chevrolet																																									
Lanos	2008	2/6.о	301 000р	4/5	1.5	Б,Р4	86	П	М,5					1			■				Г										■										ООО «Блок Авто» (495)730-7878, www.blockauto.ru
Niva	2008	1/30	368 000р	5/5	1.7	Б,Р4	80	4х4	М,5										ЦЗ	■	Г							■				■	■							■	Автоцентр «Нахимовский 32» (495)92-55530, www.n32.ru
Spark	2007	2/6.о	271 300р.	5/4	0.8	Б,Р4	51	П	М,5					1							Г										■										ООО «Блок Авто» (495)730-7878, www.blockauto.ru
Daewoo																																									
Matiz Best	2007	3/100	276 000р	5/5	1.0	Б,Р4	64	П	М,5								■		ЦЗ		Г			■	CD/4						■	■							■	■	Uz-Daewoo 8-800-100-00-09, www.uzdaewoo.ru
Matiz	2007	3/100	189 000р.	5/5	0.8	Б,Р3	52	П	М,5																CD/2																Uz-Daewoo 8-800-100-00-09, www.uzdaewoo.ru
Nexia SOHC GL	2007	3/100	239 000р	5/5	1.5	Б,Р4	75	П	М,5																CD/4																Uz-Daewoo 8-800-100-00-09, www.uzdaewoo.ru
Nexia DOHC GLE	2007	3/100	296 000р	4/5	1.5	Б,Р4	85	П	М,5								■		ЦЗ		Г			■	CD/4						■										Uz-Daewoo 8-800-100-00-09, www.uzdaewoo.ru
FIAT																																									
Albea Base	2008	2/6.о	326 000р	4/4	1.4	Б,Р4	77	П	М,5					1		■	■		ЦЗ		Г																				FAVORIT MOTORS (495)786-25-25 www.favorit-motors.com
Albea Comfort	2008	2/6.о	386 000р.	4/5	1.4	Б,Р4	77	П	М,5	■	■			2		■	■		ЦЗ		Г										■	■									FAVORIT MOTORS (495)786-25-25 www.favorit-motors.com
Doblo Panorama	2008	2/6.о	475 000р	4/5	1.4	Б,Р4	77	П	М,5					2		■	■		ЦЗ		Г							■			■	■	■			■					«Аврора» (495)225-7440, www.fiat-aurora.ru
Doblo Panorama	2008	2/6.о	440 000р	4/4	1.4	Б,Р4	77	П	М,5					2		■	■		ЦЗ		Г										■	■									FAVORIT MOTORS (495)786-25-25, www.favorit-motors.com
Grande Punto	2008	2/6.о	405 000р.	5/5	1.4	Б,Р4	77	П	М,5	■	■		■	2		■	■	■	ЦЗ		Э			■								■	■		■						FAVORIT MOTORS (495)786-25-25, www.favorit-motors.com
Panda	2008	2/6.о	320 000р	5/5	1.2	Б,Р4	60	П	М,5	■	■			2		■			ЦЗ		Э																			■	FAVORIT MOTORS (495)786-25-25, www.favorit-motors.com
Ford																																									
C-MAX	2008	2/100	510 000р	5/5	1.6	Б,Р7	100	П	М,5	■	■			■					ЦЗ		Г				Есть						■	■									«Независимость - Ford» (495)258-44-44 www.fordcenter.ru
C-MAX Ghia	2008	2/100	708 300р	5/5	2.0	Б,Р4	145	П	М,5	●	■			4	■			■	ДУ		Г			■	CD					●	■	■			■				■		«Превокс Моторс» (495)918-77-99 (495)918-78-87, (495)223-56-03
Explorer	2008	1/6.о.	1 268 000р.	5/5	4.0	Б,Р6	210	4х4	А,5	●	■	●	■	6	■	■	■		ЦЗ	■	Г			■	Есть		■	■			■	■	■	■					■	■	«Нью-Йорк Моторс Москва» (495)737-0405 www.nymm.ru
Fiesta	2008	2/100	320 000р.	3/5	1.3	Б,-	70	П	М,5					■							Г				-																«Независимость - Ford» (495)258-44-44, www.fordcenter.ru
Fiesta	2008	2/100	324 000р	5/5	1.3	Б,Р4	70	П	М,5												Г																				«Нью-Йорк Моторс Москва» (495)737-0405, www.nymm.ru
Fiesta Ghia	2008	2/100	430 500р	3/5	1.6	Б,Р4	100	П	М	●								■	ЦЗ	■	Г			■	CD					■	■	■	■		■						«Превокс Моторс» (495)918-77-99 (495)918-78-87, (495)223-56-03
Focus	2008	2/100	345 000р	3/4	1.4	Б,Р4	80	П	М,5					■					ЦЗ		Г										■	■									«Независимость - Ford» (495)258-44-44, www.fordcenter.ru

* **Б** - бензиновый **Д** - дизельный **ТД** - дизельный с турбонаддувом, **Г** - гибридный (расположение цилиндров **Р**-рядные **V** - V-образные **Ор** - оппозитные, **W** - дубль V 12-ти цилиндровые) ** **П** - передний **З** - задний **4х4** - полный *** **М** - механическая **А** - автоматическая, **Р** - роботизированная, **В** - с вариатором, 4* **ЦЗ** - центральный замок, **ДУ** - с дистанционным управлением 5* **Г** - гидравлический **Э** - электрический 6* **CD** - устройство для чтения компакт-дисков с радиоприемником, **Т** - кассетная магнитола **R** - радиоприемник

Для размещения информации о продаже автомобилей обращайтесь по тел. (495) 748-0566, т./ф. (495) 748-0567

Марка модель	Год выпуска	Гарантия, лет/тыс. км	Цена	Кол-во дверей/мест	Двигатель: Рабочий объем, л	Двигатель: Тип*, число цилиндров	Двигатель: Мощность, л. с.	Привод**	Тип*** КП, кол-во ступеней	ABS	EBD	Сист. курсовой устойчивости	Усилитель экстр. торможения	Подушки безопасности	Круиз-контроль	Маршрутный компьютер	Кондиционер	Климат-контроль	Центральный замок 4*	Сигнализация, иммобилайзер	Усилитель рулевого управления 5*	Омыватели фар	Ксеноновые фары	Противотуманные фары	Аудиосистема 6* /число динамиков	CD чейнджер	Мультифункциональный руль	Информационный дисплей	Парктроник	Датчик дождя	Электростеклоподъемники	Электропривод зеркал	Обогрев зеркал	Электропривод сидений	Обогрев сидений	Обогрев лобового стекла	Люк	Кожаный салон	Легкосплавные колеса	Рейлинги	Дилер
Ford																																									
Fusion	2008	2/100	370 000р	5/5	1.4	Б,Р5	80	П	М,5	■	■			■																											«Независимость - Ford» (495)258-44-44, www.fordcenter.ru
Fusion	2008	2/100	393 500р	5/5	1.4	Б,Р4	80	П	М,5	■	■		■	4							Г											■									«Нью-Йорк Моторс-Москва» (495)737-0405, www.nymm.ru
Fusion Trend	2008	2/100	481 000р	5/5	1.6	Б,Р4	100	П	М,5	■	■			4	■		■		ДУ		Г			■	CD						■	■	■								«Превокс Моторс» (495)918-77-99, (495)918-78-87 (495)223-56-03
Mondeo New	2008	2/100	622 900р	4/5	1.6	Б,Р4	125	П	М,5	■	■		■	7		■	■		ЦЗ		Г				Есть		■	■			■	■	■								«Нью-Йорк Моторс-Москва» (495)737-0405, www.nymm.ru
S-MAX	2008	2/100	740 000р	5/5	2.0	Б,Р6	145	П	М,5	■	■		■	■		■	■		ЦЗ					■							■	■		■	■						«Независимость - Ford» (495)258-44-44, www.fordcenter.ru
S MAX	2008	2/100	744 700р	5/5	2.0	Б,Р4	145	П	М,5	■	■		■			■	■		ЦЗ	■				■	Есть		■	■			■	■	■								«Нью-Йорк Моторс-Москва» (495)737-0405, www.nymm.ru
Honda																																									
Accord Exe Full 08	2008	3/100	939 000р	4/5	2.4	Б,Р4	155	П	А,5	■	■	■	■	8	■	■	■	■	ЦЗ			■	■	■	CD	■	■	■		■	4	■	■	■	■	■	■	■	■	■	«Флайт Авто» (495)500-3434, www.flightauto.ru
Civic SD	2008	3/100	707 000р	5/5	1.9	Б,Р4	140	П	А,6	■	■	■	■	■	■	■		■	ДУ		Э			■	Есть		■	■		■	■	■	■		■				■		«Хонда Отрадное» (495)995 5522, www.avitus.ru
Civic Elegance	2008	3/100	616 000р	4/5	2.4	Б,Р4	190	П	А,5	■	■	■	■	■			■		ДУ		Э				Есть						■	■	■		■				■		«Хонда Отрадное» (495)995 5522, www.avitus.ru
Civic Executive	2008	3/100	640 000р	4/5	1.9	Б,Р4	140	П	А,5	■	■	■	■	■	■	■		■	ДУ	■				■	CD	■	■	■		■	■	■	■		■				■		«Хонда Отрадное» (495)995 5522, www.avitus.ru
CR V Executive	2008	3/100	1 079 000р	5/5	2.0	Б,Р4	166	4x4	А,5	■	■	■	■	■	■	■		■	ДУ		Э	■	■	■	[illegible]	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■			■	■		«Хонда Отрадное» (495)995 5522, www.avitus.ru
CR V	2008	3/100	1 079 000р	5/5	2.4	Б,Р4	166	4x4	А,5	■	■	■	■		■	■	■	■	ДУ			■	■	■	Есть		■	■	■	■		■	■	■	■	■		■	■		«Флайт Авто» (495)500 3434 www.flightauto.ru
Hyundai																																									
Accent (mt1)	2008	3/100	329 700р	4/5	1.5	Б,Р4	102	П	М,5								■						■		Есть 4											■			■		FAVORIT MOTORS (495)786-25-25, www.favorit-motors.com
Accent (mt2)	2008	3/100	347 700р	5/5	1.5	Б,Р4	102	П	М,5								■		ЦЗ				■		Есть						■	■	■						■		FAVORIT MOTORS (495)786-25-25, www.favorit-motors.com
Accent (mt3)	2008	3/100	362 700р	4/5	1.5	Б,Р4	102	П	М,5	■				■			■		ЦЗ				■		CD 4						■	■	■			■			■		FAVORIT MOTORS (495)786-25-25, www.favorit-motors.com
Elantra	2008	3/100	684 900р	4/5	2.0	Б,Р4	143	П	А,4	■	■	■		■				■	ДУ		Э			■	CD			■			■	■	■		■				■		BLOCK (495)730-4499 www.blockmotors.ru
Elantra	2008	3/100	489 900р.	5/5	1.6	Б,Р4	122	П	М,5					2			■		ЦЗ						4						■				■						ООО «КОРЕЯ МОТОР» (495)255-2515, www.koreamotor.ru
Getz	2008	3/100	292 900р	3/5	1.1	Б,Р4	66	П	М,5					■					ЦЗ																						BLOCK (495)730-4499 www.blockmotors.ru
Getz	2008	3/100	286 900р	3/5	1.1	-,-	66	П	М,5																4																ООО «КОРЕЯ МОТОР» (495)255 2515, www.koreamotor.ru
Grandeur	2008	3/100	1 072 900р	4/6	2.7	Б,V6	192	П	А,5	■	■	■		8			■	■	ЦЗ	■				■	[illegible]		■			■	■	■	■	■	■			■	■		ООО «КОРЕЯ МОТОР» (495)255 2515, www.koreamotor.ru
Santa Fe (мт1)	2008	3/100	665 900р.	5/5	2.0	Д,Р4	112	П	М,5	■				■		■	■		ДУ	■			■		CD 4					■		■	■	■	■	■			■		FAVORIT MOTORS (495)786 25 25, www.favorit-motors.com
Santa Fe NEW	2007	3/100	1 166 900р.	4/5	2.7	Б,Р6	189	4x4	А,4	■	■	■		■	■	■	■		ДУ					■	CD			■			■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	BLOCK (495)730-4499 www.blockmotors.ru
Santa Fe	2008	3/100	994 900р.	5/5	2.7	Б,V6	188	4x4	М,5	■	■			2			■							■	4						■	■			■				■	■	ООО «КОРЕЯ МОТОР» (495)255 2515, www.koreamotor.ru
Sonata 2.0 +	2007	4/100	521 700р.	4/5	2.0	Б,Р4	131	П	М,5	■				■			■			■					CD 4			■			■	■	■								«ЭЛЕКС - ПОЛЮС» (495)234-0707, www.eleks.ru
Sonata (мт1)	2007	3/100	491 700р	4/5	2.0	Б,Р4	137	П	М,5	■				■		■	■		ЦЗ	■			■		CD 6						■	■	■	■	■	■		■	■	■	FAVORIT MOTORS (495)786-25 25, www.favorit-motors.com
Tucson	2008	3/100	645 900р	5/5	2.0	Б,Р4	142	П	М,5	■	■		■	6			■		ЦЗ			■	■		4				■		■	■	■	■	■				■		ООО «КОРЕЯ МОТОР» (495)255 2515, www.koreamotor.ru

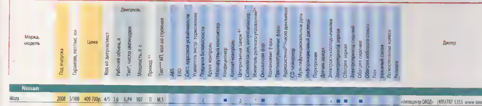


* **Б** - бензиновый **Д** - дизельный **ТД** - дизельный с турбонаддувом **Г** - гибридный (расположение цилиндров **Р** - рядные **V** - V-образные **Ор** - оппозитные **W** - дубль V 12-ти цилиндровые) ** **П** - передний **З** - задний **4x4** - полный, *** **М** - механическая **А** - автоматическая **Р** - роботизированная **В** - с вариатором 4* **ЦЗ** - центральный замок **ДУ** - с дистанционным управлением 5* **Г** - гидравлический, **Э** - электрический 6* **CD** - устройство для чтения компакт-дисков с радиоприемником, **Т** - кассетная магнитола **R** - радиоприемник

Марка, модель	Год выпуска	Гарантия, лет/тыс. км	Цена	Кол-во дверей/мест	Двигатель: Рабочий объем, л	Двигатель: Тип*, число цилиндров	Двигатель: Мощность, л.с.	Привод**	Тип*** КП, кол-во ступеней	ABS	EBD	Сист. курсовой устойчивости	Усилитель экстр. торможения	Подушки безопасности	Круиз-контроль	Маршрутный компьютер	Кондиционер	Климат-контроль	Центральный замок 4*	Сигнализация, иммобилайзер	Усилитель рулевого управления 5*	Омыватели фар	Ксеноновые фары	Противотуманные фары	Аудиосистема 6*/число динамиков	CD-чейнджер	Мультифункциональный руль	Информационный дисплей	Парктроник	Датчик дождя	Электростеклоподъемники	Электропривод зеркал	Обогрев зеркал	Электропривод сидений	Обогрев сидений	Обогрев лобового стекла	Люк	Кожаный салон	Легкосплавные колеса	Рейлинги	Дилер
Jaguar																																									
XF	2008	3/100	1 900 000р	5/5	3,0	Б,V6	238	З	А,6	■	■	■	■	[illegible]	■	■	■	■	ДУ	■	Г	■		■	CD	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■		■	■		«Независимость» (495)795-0099, www.jaguarcenter.ru
X-Type	2008	3/6 о	1 005 000р	4/5	2,0	Д,Р4	128	П	М,5	■	■	■		8	■		■	■	ДУ	■	Г	■		■	CD6		■	■			■	■	■		■	■			■		«Независимость» (495)795-0099, www.jaguarcenter.ru
Kia																																									
Carnival_del NEW	2008	3/100	884 587р	5/7	2,9	Б,Р4	185	П	М,5	■				6		■	■	■	ДУ		Г			■	4						■	■	■						■		FAVORIT MOTORS (495)786-25-25, www.favorit-motors.com
Cerato	2007	4/100	440 000р.	5/5	1,6	Б,Р4	122	П	М,5	■	■		■	■			■		ЦЗ	■	Г				4			■			■	■	■								«ЭЛЕКС ПОЛЮС» (495)232-4347, www.eleks.ru
Magentis NEW	2008	3/100	627 120р	4/5	2,0	Б,Р4	144	П	М,5	■	■		■	2		■		■	ДУ		Г			■	CD6		■				■	■	■		■	■			■		FAVORIT MOTORS (495)786 25-25, www.favorit-motors.com
Sorento	2007	4/100	839 990р.	5/5	2,5	Д,Р4	177	4x4	М,5	■	■	■		■			■		ЦЗ	■	Г			■	4			■			■	■	■						■	■	«ЭЛЕКС - ПОЛЮС» (495)232-4347, www.eleks.ru
Sorento NEW	2008	3/100	839 990р	5/5	2,5	ТД,Р4	175	4x4	М,5	■	■	■		■	■	■	■	■	ЦЗ		Г	■		■	Есть						■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	FAVORIT MOTORS (495)786-25-25, www.favorit-motors.com
Spectra	2007	4/100	333 000р.	4/5	1,6	Б,Р4	101	П	М,5					■					ЦЗ	■	Г				4			■			■										«ЭЛЕКС ПОЛЮС» (495)234 0707, www.eleks.ru
Spectra NEW	2008	3/100	339 000р	4/5	1,6	Б,Р4	101	П	М,5					2		■			ЦЗ		Г				4						■								■		FAVORIT MOTORS (495)786-25-25, www.favorit-motors.com
Sportage NEW	2008	3/100	729 000р	5/5	2,0	Б,Р4	144	4x4	М,5	■				2		■		■	ДУ		Г			■	4						■	■	■		■	■	■	■	■	■	FAVORIT MOTORS (495)786-25-25, www.favorit-motors.com
Land Rover																																									
Discovery III TD V6 S 2008	2008	3/100	1 420 000р	5/5	2,7	Д,V8	190	4x4	М,6	■	■	■		8			■		ЦЗ	■	Г				Есть,14			■				■	■						■		MUSA MOTORS (495)785-1111, www.musa-motors.com
Freelander II TD 4E	2008	3/100	970 000р	5/5	2,2	Д,V4	160	4x4	А,6			■		6			■		ЦЗ	■	Э				Есть,14	■	■	■				■							■		MUSA MOTORS (495)785 1111, www.musa-motors.com
Range Rover Vogue 2008 TD V8	2008	3/100	3 050 000р	5/5	3,6	Д,Р4	272	4x4	А,5	■	■	■	■	■	■	■		■	ЦЗ	■	Г	■	■	■	Есть	■	■	■	■	■		■	■	■	■	■	■	■	■		MUSA MOTORS (495)785-1111, www.musa-motors.com
Range Rover Sport V8 SE 2008	2008	3/100	2 160 000р	5/5	4,4	Б,V8	300	4x4	А,6	■	■	■		8	■	■		■	ЦЗ	■	Г	■	■	■	Есть/14		■	■	■	■		■	■	■				■	■		MUSA MOTORS (495)785-1111, www.musa-motors.com
Mazda																																									
3	2008	3/100	598 000р	4/-	1,6	Б,Р4	105	П	А,4	■	■		■	■		■		■	ЦЗ		Г	■		■	CD		■	■			■	■			■				■		«Независимость - Mazda» (495)785-4808, www.mazdacenter.ru
5	2008	3/100	748 000р.	4/5	2,0	Б,V4	146	П	М,5	■	■			■		■		■	ЦЗ		Г	■		■	CD						■	■			■				■	■	«Независимость - Mazda» (495)785-4808, www.mazdacenter.ru
BT 50	2008	3/100	734 500р	4/	2,5	ТД Р4	143	4x4	М,5	■				■			■		ЦЗ	■	Г			■	CD						■	■			■				■		«Независимость - Mazda» (495)785 4808, www.mazdacenter.ru
CX-7	2008	3/100	1 265 000р	4/	2,3	Б,Р4	238	4x4	А,6	■	■	■	■	■	■	■	■	■	ЦЗ	■	Г	■	■	■	CD9	■				■	■	■	■	■	■	■	■	■	■		«Независимость - Mazda» (495)785-4808, www.mazdacenter.ru
Mercedes-Benz																																									
A-Klasse 170	2008	2/6 о	958 300р	5/5	1,7	Б,Р4	116	П	А,5	■	■	■	■	4	■	■	■		ЦЗ		Г			■	CD		■	■			■	■	■		■						АВИЛОН (495)730-4444, www.avilon.ru
C-Klasse 180	2008	2/6 о	1 256 400р.	4/5	1,8	Б,Р4	156	З	А,5	■	■	■	■	[illegible]	■	■	■	■	ЦЗ	■	Г	■	■	■	CD		■	■	■	■	■	■	■	■				■	■		АВИЛОН (495)730-4444, www.avilon.ru
CL Klasse 500	2008	2/6 о	6 198 462р	5/5	3,0	Б,V8	388	З	А,7	■	■	■	■	6	■	■		■	ЦЗ	■	Г	■	■	■	CD	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■		■	■	■		АВИЛОН (495)730-4444, www.avilon.ru
GL-Klasse 450	2008	2/6 о	4 573 089р.	5/5	4,5	Б,V8	340	4x4	А,7	■	■	■	■	6	■	■		■	ЦЗ		Г	■	■	■	CD	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■		■	■	■	■	АВИЛОН (495)730-4444, www.avilon.ru
S-Klasse 350 4M	2000	2/6 о	2 586 300р	4/5	3,5	Б,V6	272	4x4	А,5	■	■	■	■	6	■	■		■	ЦЗ	■	Г	■	■	■	CL		■	■	■	■	■	■	■	■	■		■	■	■		АВИЛОН (495)730-4444 www.avilon.ru
Mitsubishi																																									
Galant	2008	3/100	820 884р	4/5	2,4	Б,Р4	158	П	А,4	■	■			■	■			■	ЦЗ		Г			■	CD6						■	■	■		■				■		BLOCK (495)231 1991 www.block-mitsubishi.ru
Lancer	2008	6о/100	683 132р.	4/5	2,0	Б,Р4	150	П	В,6	■	■	■		6		■		■	ЦЗ		Г			■	CD6	■	■	■		■	■	■	■		■				■		BLOCK (495)231 1991 www.block-mitsubishi.ru
Outlander	2008	3/100	889 492р	5/5	2,4	Б,Р4	165	4x4	А,4	■	■			2				■	ЦЗ		Г	■		■	CD6			■			■	■	■		■				■	■	BLOCK (495)231-1991, www.block-mitsubishi.ru

* **Б** – бензиновый, **Д** – дизельный, **ТД** – дизельный с турбонаддувом, **Г** – гибридный (расположение цилиндров: **Р** – рядное, **V** – V-образные, **Ор** – оппозитные, **W** – дубль V 12-ти цилиндровые). ** **П** – передний, **З** – задний, **4x4** – полный; *** **М** – механическая, **А** – автоматическая, **Р** – роботизированная, **В** – с вариатором. 4* **ЦЗ** – центральный замок, **ДУ** – с дистанционным управлением. 5* **Г** – гидравлический, **Э** – электрический. 6* **CD** – устройство для чтения компакт дисков с радиоприемником, **Т** – кассетная магнитола, **R** – радиоприемник

Для размещения информации о продаже автомобилей обращайтесь по тел. (495) 748-0566, т./ф. (495) 748-0567



Марка, модель	Год выпуска	Гарантия, лет/тыс км	Цена	Кол-во дверей/мест	Двигатель: Рабочий объем, л	Двигатель: Тип*, число цилиндров	Двигатель: Мощность, л с	Привод **	Тип*** КП, кол-во ступеней	Дилер
Nissan										
Micra	2008	3/100	409 700р.	4/5	1.6	Б,Р4	107	П	М,5	«Автоцентр ОВОД» (495)787 5353 www ovod ru
Micra	2008	3/100	409 700р	5/5	1.0	Б,Р4	80	П	М,5	«АвтоСпецЦентр» (495)786-2222, www autonissan ru
Murano	2008	3/100	1 545 900р.	5/5	3.5	Б,V6	234	4x4	В	«АвтоСпецЦентр» (495)786-2222 www autonissan ru
Murano	2007	3/100	1 545 900р	5/7	3.5	Б,V6	235	4x4	В	«Автоцентр ОВОД» (495)787-5353, www ovod ru
Navara	2008	3/100	1 002 000р	5/5	2.5	Б,Р4	174	4x4	М,6	«У СЕРВИС+» (495)258 89-89, www nissan-moscow ru
Note	2008	3/100	447 500р	4/5	1.4	Б,Р4	88	П	М,5	«Автоцентр ОВОД» (495)787 5353, www ovod.ru
Note	2008	3/100	429 200р	5/5	1.4	Б,Р4	88	П	М,5	«У СЕРВИС+» (495)258 89 89, www.nissan moscow ru
Note	2008	3/100	457 800р	5/5	1.4	Б,Р4	88	П	М,5	«АвтоСпецЦентр» (495)786 2222, www autonissan ru
Pathfinder	2008	3/100	1 334 500р.	5/5	2.5	Д,Р4	173	4x4	М,5	«Автоцентр ОВОД» (495)787-5353 www ovod.ru
Pathfinder	2008	3/100	1 246 500р	5/5	2.5	Б,Р4	174	4x4	М,6	«У СЕРВИС+» (495)258-89-89 www.nissan-moscow ru
Pathfinder	2008	3/100	1 246 500р	5/7	2.5	Д,Р4	174	4x4	М,6	«АвтоСпецЦентр» (495)786-2222, www autonissan ru
Tiida	2008	3/100	517 700р	5/5	1.6	Б,Р4	110	П	М,5	«Автоцентр ОВОД» (495)787 5353 www ovod ru
Tiida	2008	3/100	514 300р	4/5	1.6	Б,Р4	110	П	М,5	«АвтоСпецЦентр» (495)786 2222, www autonissan ru
Opel										
Astra	2008	2/б.о	625 000р	3/5	1.8	Б,Р4	140	П	А,4	ООО«Блок Авто» (495)730-7878, www blockauto ru
Corsa	2007	2/б.о	356 600р	3/5	1.2	Б,Р4	80	П	М,5	ООО«Блок Авто» (495)730 7878, www blockauto ru
Peugeot										
107 Urban	2008	2/б.о	309 000р.	3/5	1.0	Б,Р4	68	П	М,5	«АВЕС ПЕЖО» (495)775 0404, www.aves-peugeot.ru
206 XR Base	2008	2/б.о	339 000р	4/5	1.4	Б,Р4	75	П	М,5	«АВЕС ПЕЖО» (495)775-0405, www aves peugeot.ru
206 Sedan	2008	2/б.о	329 000р	4/5	1.4	Б,Р4	75	П	М,5	«Аврора» (495)225-7445, www.auror ru

* Б бензиновый, Д дизельный, ТД - дизельный с турбонаддувом, Г - гибридный (расположение цилиндров Р рядные, V - V-образные, Ор - оппозитные, W дубль V 12 ти цилиндровые), ** П передний, З задний, 4x4 полный, *** М - механическая, А - автоматическая, Р роботизированная, В с вариатором, 4* ЦЗ центральный замок, ДУ с дистанционным управлением, 5* Г - гидравлический, Э электрический, 6* CD устройство для чтения компакт-дисков с радиоприемником, Т кассетная магнитола, R - радиоприемник

Марка, модель	Год выпуска	Гарантия, лет/тыс. км	Цена	Кол-во дверей/мест	Двигатель: Рабочий объем, л	Двигатель: Тип*, число цилиндров	Двигатель: Мощность, л.с.	Привод**	Тип*** КП, кол-во ступеней	ABS	EBD	Сист. курсовой устойчивости	Усилитель экстр. торможения	Подушки безопасности	Круиз-контроль	Маршрутный компьютер	Кондиционер	Климат-контроль	Центральный замок 4*	Сигнализация, иммобилайзер	Усилитель рулевого управления 5*	Омыватели фар	Ксеноновые фары	Противотуманные фары	Аудиосистема 6*/число динамиков	CD-чейнджер	Мультифункциональный руль	Информационный дисплей	Парктроник	Датчик дождя	Электростеклоподъемники	Электропривод зеркал	Обогрев зеркал	Электропривод сидений	Обогрев сидений	Обогрев лобового стекла	Люк	Кожаный салон	Легкосплавные колеса	Рейлинги	Дилер
Peugeot																																									
206 5 Portes	2008	2/б.о	341 000р.	5/5	1.4	Б,Р4	75	П	М,5										ЦЗ		Г				2			■					■								FAVORIT MOTORS Autofrance (495)786-2526, www.peugeot-favorit.ru
206 Sedan	2008	2/б.о	334 000р	4/4	1.4	Б,Р4	75	П	М,5					2			■		ДУ		Г			■	CD/4						■		■								FAVORIT MOTORS Autofrance (495)786-2526, www.peugeot-favorit.ru
207 5 d	2007	2/б.о	401 000р	5/5	1.6	Б,Р4	120	П	М,5	■			■	2	■	■	■		ДУ		Э	■		■				■			■	■	■								FAVORIT MOTORS Autofrance (495)786-2526, www.peugeot-favorit.ru
307	2008	2/б.о	424 000р	5/5	1.4	Б,Р4	90	П	М,5	■	■		■	[illegible]		■			ЦЗ	■	Г				Есть/6			■			■										«Аврора» (495)225 7445 www.auror.ru
307 5 Portes	2007	2/б.о	460 000р	5/5	1.6	Б,Р4	110	П	М,5	■			■	2		■	■		ДУ		Г				CD/6			■			■	■	■								FAVORIT MOTORS Autofrance (495)786-2526, www.peugeot-favorit.ru
407	2007	2/б.о	607 800р	4/5	2.0	Б,Р4	143	П	А,4	■		■	■	4		■		■	ДУ		Г			■	CD/6			■		■	■	■	■		■						FAVORIT MOTORS Autofrance (495)786-2526, www.peugeot-favorit.ru

Марка, модель	Год выпуска	Гарантия, лет/тыс. км	Цена	Кол-во дверей/мест	Двигатель: Рабочий объем, л	Двигатель: Тип*, число цилиндров	Двигатель: Мощность, л.с.	Привод**	Тип*** КП, кол-во ступеней	ABS	EBD	Сист. курсовой устойчивости	Усилитель экстр. торможения	Подушки безопасности	Круиз-контроль	Маршрутный компьютер	Кондиционер	Климат-контроль	Центральный замок 4*	Сигнализация, иммобилайзер	Усилитель рулевого управления 5*	Омыватели фар	Ксеноновые фары	Противотуманные фары	Аудиосистема 6*/число динамиков	CD-чейнджер	Мультифункциональный руль	Информационный дисплей	Парктроник	Датчик дождя	Электростеклоподъемники	Электропривод зеркал	Обогрев зеркал	Электропривод сидений	Обогрев сидений	Обогрев лобового стекла	Люк	Кожаный салон	Легкосплавные колеса	Рейлинги	Дилер
Renault																																									
Kangoo Express	2008	2/100	398 300р.	3/2	1.4	Б,Р2	75	П	М,5					■											[illegible]																«Автоцентр ОВОД» (495)787-5353, www.ovod.ru
Logan	2008	2/100	308 150р.	4/5	1.6	Б,Р4	90	П	М,5					■					ЦЗ	■	Г										■										«Автоцентр ОВОД» (495)787 5353, www.ovod.ru
Megane	2008	2/100	475 300р.	5/5	1.6	Б,Р4	115	П	М,5	■	■		■	■		■	■		ДУ		Э						■	■			■										«Автоцентр ОВОД» (495)787-5353, www.ovod.ru
Megane_dei	2008	2/100	516 600р.	4/5	1.6	Б,Р4	115	П	М,5	■	■		■	■		■	■		ДУ	■	Э				Есть/4		■				■				■						«Автоцентр ОВОД» (495)787 5353, www.ovod.ru
Trafic II	2008	2/100	701 750р	4/3	2.0	Б,Р4	120	П	М,6					■							Г																				«Автоцентр ОВОД» (495)787-5353, www.ovod.ru
SEAT																																									
Altea	2008	2/б.о	589 500р.	5/5	1.6	Б,Р4	102	П	М,5	■	■		■	■			■		ДУ		Э			■	CD/6			■			■	■	■								FAVORIT MOTORS (495)786-25-25, www.favorit-motors.com
Cordoba	2008	2/б.о	454 000р	5/5	1.4	Б,Р4	85	П	М,5	■				■				■	ДУ		Э				6						■	■	■								FAVORIT MOTORS (495)786-25-25, www.favorit-motors.com
Freetrack	2008	2/б.о	1 040 000р.	5/5	2.0	Б,Р4	200	4x4	М,6	■	■	■	■	■	■	■		■	ДУ		Э	■		■	CD/[illegible]		■	■	■	■	■	■	■		■				■	■	FAVORIT MOTORS (495)786-25-25, www.favorit-motors.com
Ibiza	2008	2/б.о	446 638р	5/5	1.4	Б,Р4	85	П	М,5	■	■		■	■		■	■		ДУ		Э	■		■	6			■			■	■	■		■						FAVORIT MOTORS (495)786-25-25, www.favorit-motors.com
Leon	2008	2/б.о	572 500р.	5/5	1.6	Б,Р4	102	П	М,5	■	■		■	■			■		ДУ		Э			■	CD/[illegible]			■			■	■	■		■						FAVORIT MOTORS (495)786-25-25, www.favorit-motors.com
Skoda																																									
Octavia Tour	2008	3/100	399 000р.	5/5	1.4	Б,Р4	75	П	М,5	■				■		■			ЦЗ					■	4						■	■	■		■						«ВЕНТУС» (495)234-3913, www.ventus.ru
SsangYong																																									
Actyon	2008	3/100	709 000р.	5/5	2.3	Б,Р4	150	4x4	М,5	■	■			[illegible]				■	ЦЗ					■			■		■		■	■	■		■	■					FAVORIT MOTORS (495)786-25-25, www.favorit-motors.com
Kyron	2008	3/100	742 000р	5/5	2.5	ТД,Р4	150	4x4	М,5	■	■						■		ЦЗ		Г			■					■		■	■	■			■			■		FAVORIT MOTORS (495)786-25-25, www.favorit-motors.com
Kyron New	2008	3/100	742 000р.	5/5	2.0	Д,Р4	140	4x4	А,5	■	■		■	[illegible]			■		ЦЗ		Г			■							■		■		■	■					Автоцентр «Нахимовский 32» (495)92-55530, www.ssangyong-n32.ru
Rexton	2008	3/100	1 160 000р	5/5	3.2	Б,Р6	220	4x4	А,5	■	■	■		[illegible]				■	ЦЗ		Г			■	CD/6		■		■	■	■	■	■	■	■	■		■	■	■	FAVORIT MOTORS (495)786-25-25, www.favorit-motors.com
Rexton	2008	3/100	970 000р	5/5	2.7	ТД,Р5	165	4x4	А,5	■	■	■		[illegible]				■	ЦЗ		Г			■	CD/6		■		■	■	■	■	■	■	■	■		■	■	■	FAVORIT MOTORS (495)786-25-25, www.favorit-motors.com
Rexton 2 NEW	2008	3/100	1 210 000р.	5/5	3.2	ТД,Р5	165	4x4	А,5	■	■	■		[illegible]				■	ЦЗ		Г			■	CD/6		■		■	■	■	■	■	■	■	■		■	■	■	FAVORIT MOTORS (495)786-25-25, www.favorit-motors.com

* Б – бензиновый, Д – дизельный, ТД – дизельный с турбонаддувом, Г – гибридный (расположение цилиндров: Р – рядные, V – V-образные, Ор – оппозитные, ■ – дубль V 12-ти цилиндровые) ** П – передний, З – задний, 4х4 – полный, *** М – механическая, А – автоматическая, Р – роботизированная, В – с вариатором 4* ЦЗ – центральный замок, ДУ – с дистанционным управлением, 5* Г – гидравлический, Э – электрический, 6* CD – устройство для чтения компакт-дисков с радиоприемником, Т – кассетная магнитола, R – радиоприемник

Марка, модель	Год выпуска	Гарантия лет/тыс км	Цена	Кол-во дверей/мест	Двигатель: Рабочий объем, л	Двигатель: Тип*, число цилиндров	Двигатель: Мощность, л. с.	Привод**	Тип*** КП кол-во ступеней	ABS	EBD	Сист. курсовой устойчивости	Усилитель экстр. торможения	Подушки безопасности	Круиз контроль	Маршрутный компьютер	Кондиционер	Климат-контроль	Центральный замок 4*	Сигнализация, иммобилайзер	Усилитель рулевого управления 5*	Омыватели фар	Ксеноновые фары	Противотуманные фары	Аудиосистема 6*/число динамиков	CD-чейнджер	Мультифункциональный руль	Информационный дисплей	Парктроник	Датчик дождя	Электростеклоподъемники	Электропривод зеркал	Обогрев зеркал	Электропривод сидений	Обогрев сидений	Обогрев лобового стекла	Люк	Кожаный салон	Легкосплавные колеса	Рейлинги	Дилер
Volkswagen																																									
Caddy Life	2008	2/6 о	от 680 000р.	4/5	1.5	Б,Р4	102	П	М,5	■	■		■	■			■		ДУ						CD							■	■								«Авто АЛЕА» (495)995-55-00, www.alea.ru
Caddy	2006	2/6 о	647 300р.	4/5	1.6	Б,Р4	102	П	М,5	■	■		■	2			■		ЦЗ	■	Т				-4						■	■	■								«Авто Ганза» (495)787-5588, www.autohansa.ru
Eos	2008	2/6 о	1 450 000р.	4/5	2.0	Б,Р4	200	П	А,6	■	■	■	■	6	■	■	■	■	ДУ	■	Э	■	■	■	CD/10		■	■	■	■	■	■	■		■	■	■	■	■		«Автотрейд АГ» (495)995-1220 www.autotrade-ag.ru
Golf	2008	2/6 о	619 000р.	5/5	1.6	Б,Р4	102	П	М,5	■	■		■	6				■	ЦЗ	■	Г	■			CD6						■	■	■		■						«Авто Ганза» (495)787-5588, www.autohansa.ru
Golf Plus	2008	2/6 о	657 100р.	5/5	1.6	Б,Р4	102	П	М,5	■	■		■	6				■	ЦЗ	■		■			CD6						■	■	■		■						«Авто Ганза» (495)787-5588, www.autohansa.ru
Jetta	2008	2/6 о	753 880р.	4/5	1.6	Б,Р4	102	П	М,5	■	■		■					■	ЦЗ	■		■			CD6						■	■	■		■						«Авто Ганза» (495)787-5588, www.autohansa.ru
Jetta	2008	2/6 о	740 000р.	5/5	1.6	Б,Р4	102	П	М,5	■	■		■					■	ДУ		Э	■		■	CD					■	■	■	■		■						«Фольксваген Центр РУС-ЛАН» (495)739-5212, (495)540-15-14, www.rus-lan.ru
Multivan	2008	2/6 о	1 722 800р.	5/7	2.5	ТД,Р5	131	П	М,5	■	■	■	■	6	■	■		■	ЦЗ	■		■		■	CD6		■	■	■	■	■	■	■		■				■		«Авто Ганза» (495)787-5588, www.autohansa.ru
Passat 2,0TDI Highline	2008	2/6 о	849 700р.	4/5	2.0	ТД,Р4	140	П	М,6	■	■	■	■	8	■			■	ДУ	■	Э				10					■	■	■	■	■	■	■		■	■		«Атлант-М» (495)777-6505, www.atlant-m.ru
Passat 1,6 Trendline	2008	2/6 о	642 500р.	4/6	1.6	Б,Р4	102	П	М,5	■	■	■	■	8				■	ДУ		Э				CD4						■	■	■		■	■					«Атлант-М» (495)777-6505, www.atlant-m.ru
Passat B6	2008	2/6 о	от 1 005 043р.	4/5	1.8	Б,Р4	160	П	А,6	■	■	■	■	■	■	■		■	ДУ	■		■	■	■	CD		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■		■	■		«Авто АЛЕА» (495)995-55-00, www.alea.ru
Passat	2008	2/6 о	800 000р.	4/5	1.8	Б,Р4	160	П	М,5	■	■	■	■	6	■	■	■	■	ДУ			■		■	CD4			■			■	■	■		■	■					«Автотрейд АГ» (495)995-1220, www.autotrade-ag.ru
Passat B6	2008	2/100	1 012 000р.	4/5	1.8	Б,Р4	160	П	А,6	■	■	■	■	■	■	■		■	ДУ	■		■		■	CD8		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■		■	■		«Автоцентр Немецкий Дом» (495)785-8484, (495)221-6800, www.nemdom.ru
Passat 1,8 TSI Comfortline	2008	2/6 о	780 250р.	4/5	1.8	Б,Р4	160	П	М,6	■	■	■	■	8	■			■	ДУ		Э			■	CD4						■	■	■	■	■	■					«Атлант-М» (495)777-6505, www.atlant-m.ru
Passat	2008	2/6 о	905 000р.	4/5	2.0	Б,Р4	150	П	А,6	■	■	■	■	6	■	■		■	ЦЗ	■	Э			■	CD8		■	■		■	■	■	■	■	■	■		■	■		«Фольксваген Центр РУС-ЛАН» (495)739-5212, (495)540-15-14, www.rus-lan.ru
Passat	2008	2/6 о	1 028 580р.	4/5	1.8	Б,Р4	165	П	А,6	■	■	■	■		■	■		■	ЦЗ	■		■	■	■	CD		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■		■	■		«Авто Ганза» (495)787-5588, www.autohansa.ru
Polo	2008	2/6 о	563 100р.	5/5	1.4	Б,Р4	80	П	М,5					2																	■	■	■		■						«Авто Ганза» (495)787-5588, www.autohansa.ru
Touareg 2,5	2008	2/6 о	от 1 493 829р.	5/5	2.5	ТД,Р5	174	4x4	А,6	■	■	■	■	■	■	■		■	ДУ	■	Г	■	■	■	CD		■	■	■	■	■	■	■	■	■				■		«Авто АЛЕА» (495)995-55-00, www.alea.ru
Touareg V6FSI	2008	2/6 о	от 1 660 000р.	5/5	3.0	ТД,V6	280	4x4	А,6	■	■	■	■	■	■	■		■	ДУ	■		■	■	■	CD		■	■			■	■	■		■			■	■		«Авто АЛЕА» (495)995-55-00, www.alea.ru
Touareg	2008	2/6 о	1 500 000р.	5/5	2.5	Д,Р5	174	4x4	А,6	■	■	■	■	8	■	■	■	■	ДУ	■		■	■	■	CD/10		■	■	■		■	■	■		■	■		■	■		«Автотрейд АГ» (495)995-1220, www.autotrade-ag.ru
Touareg	2008	2/6 о	1 795 000р.	5/5	2.5	ТД,Р5	174	4x4	А,6	■	■	■	■	8	■	■		■	ЦЗ	■	Г	■	■	■	CD10	■	■	■	■		■	■	■		■			■	■	■	«Фольксваген Центр РУС-ЛАН» (495)739-5212, (495)540-15-14, www.rus-lan.ru
Touareg	2008	2/6 о	2 065 770р.	5/5	3.0	ТД,V6	225	4x4	А,6	■	■	■	■	6	■	■		■	ЦЗ	■	Г	■	■	■	CD10		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■		■	■	■	«Авто Ганза» (495)787-5588, www.autohansa.ru
Touran	2008	2/6 о	742 450р.	5/5	1.6	Б,Р4	102	П	М,5	■	■	■	■	6	■	■		■	ЦЗ	■		■			CD						■	■	■		■	■				■	«Авто Ганза» (495)787-5588, www.autohansa.ru
Volvo																																									
C30 1.6	2008	2/100	618 500р.	2/4	1.6	Б,Р4	100	П	М,5	■	■	■		6		■	■		ЦЗ						Есть			■				■	■								MUSA MOTORS (495)785-1111, www.7851111.ru
S40	2008	2/	682 100р.	5/4	1.6	-,4	101	П	М	■				■		■	■		ЦЗ	■					CD						■	■	■	■							«Блок Ампель авто» (495)730-02-77, www.block-ampel.ru
S40 1.6	2008	2/100	682 100р.	4/5	1.6	Б,Р4	100	П	М,5	■	■		■	6		■	■		ЦЗ			■			Есть			■			■	■	■		■						MUSA MOTORS (495)785-1111, www.7851111.ru
S40 1.6	2008	2/100	682 100р.	4/5	1.6	Б,Р4	100	П	М,5	■	■		■	■		■	■		ЦЗ	■		■			CD4			■			■	■	■	■	■						«Независимость» (495)234-0099, www.indep.ru
S60 2.4	2008	2/100	839 300р.	4/5	2.4	Б,Р5	140	П	М,5	■	■		■			■	■		ЦЗ			■			Есть			■			■	■	■		■						MUSA MOTORS (495)785-1111, www.musa-motors.com
S80	2008	2/100	1 256 600р.	4/5	2.5	Б,Р5	200	П	М,5	■	■	■		6		■		■	ЦЗ			■		■	Есть			■			■	■	■	■	■				■		MUSA MOTORS (495)785-1111, www.7851111.ru
V50 1.6	2008	2/100	713 100р.	5/5	1.6	Б,Р4	100	П	М,5	■	■		■	6		■	■		ЦЗ	■		■			Есть			■			■	■	■		■						MUSA MOTORS (495)785-1111, www.7851111.ru
V70 Turbo	2008	2/100	1 214 000р.	5/5	2.4	Д,Р5	215	П	А,5	■	■	■				■		■	ЦЗ			■			Есть			■			■	■	■	■	■				■		MUSA MOTORS (495)785-1111, www.7851111.ru
XC70 Turbo	2007	2/100	1 328 500р.	5/5	2.4	Б,Р5	185	4x4	А,5	■	■	■			■	■	■		ЦЗ			■		■	Есть						■	■	■		■				■	■	MUSA MOTORS (495)785-1111, www.7851111.ru
XC90	2007	2/100	1 488 100р.	5/5	2.4	Д,Р4	185	4x4	М,5	■	■	■	■	6	■	■		■		■		■	■	■	Есть	■		■	■	■	■	■	■	■	■				■	■	MUSA MOTORS (495)785-1111, www.7851111.ru
XC90 2.5T	2008	2/100	1 591 500р.	5/5	2.5	Б,Р5	210	4x4	М,5	■	■	■	■	■	■	■		■	ЦЗ	■		■	■	■	CD4	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■				■	■	«Независимость» (495)795-0099, www.indep.ru

* Б - бензиновый, Д - дизельный, ТД - дизельный с турбонаддувом, Г - гибридный (расположение цилиндров: Р - рядные, V - V-образные, Ор - оппозитные, W - дубль V 12-ти цилиндровые) ** П - передний, З - задний, 4x4 - полный *** М - механическая, А - автоматическая, Р - роботизированная, В - с вариатором, 4* ЦЗ - центральный замок, ДУ - с дистанционным управлением, 5* Г - гидравлический, Э - электрический, 6* CD - устройство для чтения компакт дисков с радиоприемником, Т - кассетная магнитола, R - радиоприемник

СТОА и АВТОСЕРВИС

СТОА	ТЕЛЕФОН	АДРЕС	САЙТ	ВИД УСЛУГ**	МАРКА АВТОМОБИЛЯ	СТОИМОСТЬ НОРМО-ЧАСА
«АВЕС-ПЕЖО»	495-775-04-05	ул. Обручева, д. 21	www.aves-peogeout.ru	СР, КР, ТО, Г, А, О	Peugeot	от 1170 руб
ООО «Спринт Авто Сервис»	495-925-77-29	ул. Стахановская, д. 24	www.autocenter.ru	СР, КР, ТО, О, Н	Ford	640 руб
«БЛОК»	495-730-02-92	ул. Перовская, д. 1	www.blockmotors.ru	СР, КР, ТО, Г, А, О	Hyundai	675 руб
«БЛОК»	495-730-02-82	ул. Перовская, д. 1	www.block-mitsubishi.ru	СР, КР, ТО, Г, А, О	Mitsubishi	55 $
BLOCK	495-730-78-78	ул. Перовская, д. 1	www.blockauto.ru	СР, КР, ТО, Г, А, О	Chevrolet	1200 руб
BLOCK	495-730-78-78	ул. Перовская, д. 1	www.blockauto.ru	СР, КР, ТО, Г, А, О	Opel	1200 руб
«ЭЛЕКС-ПОЛЮС»	495-234-60-06	ул. Ермакова Роща, д. 7А	www.eleks.ru	СР, КР, ТО, Г, А, О	Hyundai, Kia	30 $
«НЕЗАВИСИМОСТЬ»	495-795-00-99	Ленинградское ш., д. 71	www.indep.ru	СР, КР, ТО, Г, А, О	Volvo	2300 руб
«НЕЗАВИСИМОСТЬ-Mazda»	495-540-75-76	Хорошевское ш., д. 76А	www.mazdacenter.ru	СР, КР, ТО, Г, А, О	Mazda	Прейскурант
Автоцентр «НЕМЕЦКИЙ ДОМ»	495-785-84-84	Спартаковская пл., д. 1/7	www.nemdom.ru	СР, КР, ТО, Г, А, О	Volkswagen AG	1350 руб
ООО «Блок Ампель Авто»	495-730-02-88	ул. Электродная, д. 14, стр. 1	www.block-ampel.ru	СР, КР, ТО, Г, А, О	Volvo	1890 руб
«Корея Мотор»	495-225-62-85	ш. Энтузиастов, 23	www.koreamotor.ru	СР, КР, ТО, Г, А	Hyunday	976,5 руб
VIP-Авто	495-633-27-77	3-й Павелецкий проезд, д. 4	www.vipauto-chery.ru	СР, КР, ТО, Г, А, О	Chery	765-900 руб
VIP-Авто	495-633-28-88	3-й Павелецкий проезд, д. 4	www.vipauto-moscow.ru	СР, КР, ТО, Г, А, О	Hyunday	765-900 руб
«АВТО ГАИЗА»	495-787-55-88	ш. Энтузиастов, 27А	www.autohansa.ru	СР, КР, ТО, Г, А, О	Volkswagen	1090-2090 руб
Mercedes-Benz Центр	495-933-66-00	Ленинградский пр-т, д. 39	www.mercedes-center.ru	СР, КР, ТО, Г, А, О	Mercedes-Benz	2600 руб.

** **СР** слесарный ремонт, **КР** кузовной ремонт, **ТО** техническое обслуживание, **Г** гарантийное обслуживание **А** установка аксессуаров **О** в наличии оригинальные запчасти, **Н** в наличии неоригинальные запчасти

МАГАЗИНЫ ЗАПЧАСТЕЙ И АКСЕССУАРОВ

ФИРМА	ТЕЛЕФОН	АДРЕС	САЙТ	ГРУППА ЗАПЧАСТЕЙ*	МАРКА АВТОМОБИЛЯ
«МАЗДААВТО»	495-771-52-52	ул. Гиляровского, д. 47, стр. 5	www.auto-goods.ru	Д, Тр, Х, Тм, Р, П, К, Э, А, В, О, Н	Mazda, Nissan, Ford, Toyota
«БЛОК»	495-730-02-92	ул. Перовская, д. 1	www.blockmotors.ru	А, В, О	Hyundai
«БЛОК»	495-730-02-82	ул. Перовская, д. 1	www.block-mitsubishi.ru	А, В, О	Mitsubishi
ООО «Спринт Авто Партс»	495-913-25-95	ул. 2-я Бауманская, д. 16/1,	www.autocenter.ru	В	Ford
«Audi Центр Север»	495-974-19-09	Ленинградское ш., д. 63Б	www.audi-sever.ru	Д, О	Audi
«АВТО ГАИЗА»	495-787-55-88	ш. Энтузиастов, 27А	www.autohansa.ru	Д, Тр, Х, Тм, Р, П, К, Э, А, В, О,Н	Volkswagen
Mercedes-Benz Центр	495-933-66-00	Ленинградский пр-т, д. 39	www.mercedes-center.ru	Д, Тр, Х, Тм, Р, П, К, Э, А, В, О	Mercedes-Benz

* **Д** двигатель, **Тр** трансмиссия **Х** ходовая часть, **Тм** - тормозная система, **Р** рулевое управление, **П** подвеска **К** кузов **Э** - электрооборудование, **А** дополнительное оборудование аксессуары **В** - все группы запчастей **О** - оригинальные запчасти, **Н** неоригинальные запчасти

Цены на подержанные автомобили (в тыс. рублей)*

Модель	2006	2005	2004	2003	2002	2001	2000	1999	1998	1997	1998	1995	1998
МАЛЫЙ КЛАСС													
«Ауди-А2»	м.д.	485	445	400	370	360	360	–	–	–	–	–	–
		430	380	330	310	295	285						
ВАЗ-1111	100	85	75	65	60	55	50	45	40	35	30	25	20
	50	45	40	35	32	29	26	23	20	18	16	14	12
«Дэу-Матиз»	210	185	180	150	140	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.	–	–	–	–
	150	140	130	120	115								
«Лада-Калина»	225	215	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
	180	175											
«Мерседес-А»	м.д.	м.д.	530	500	450	410	345	315	310	–	–	–	–
			465	390	350	335	270	240	235				
«Мини Купер»/ «Купер S»	1045	745	730	570	480	470	–	–	–	–	–	–	–
	705	520	500	450	390	385							
«Мицубиси-Кольт»	425	420	400	315	270	255	210	200	200	195	165	м.д.	135
	360	335	305	215	210	180	170	155	155	150	125		115
«Ниссан-Микра»	400	370	350	330	235	220	200	170	165	145	м.д.	м.д	130
	335	325	275	200	190	180	160	145	140	125			80
«Опель-Корса»	350	340	330	320	300	290	210	210	180	175	150	150	320
	265	255	250	240	210	180	160	155	150	135	130	120	100
«Пежо-206»	375	360	350	330	320	265	250	245	215	–	–	–	–
	295	280	260	240	215	210	200	195	180				
«Рено-Клио»	410	320	320	295	260	220	200	195	м.д.	185	175	115	100
	350	295	195	185	180	100	150	145		100	90	80	70
«Ситроен-С2»	425	400	395	335	–	–	–	–	–	–	–	–	–
	335	300	295	285									
«Ситроен-С3»	445	380	350	345	340	м.д.	–	–	–	–	–	–	–
	330	290	265	250	240								
«Сузуки-Игнис»	410	380	370	360	310	300	м.д.	–	–	–	–	–	–
	350	305	300	295	260	250							
«Тойота-Ярис»	495	440	435	420	330	320	270	240	м.д.	–	–	–	–
	395	320	300	285	265	230	200	170					
«ФИАТ Пунто»	355	м.д.	285	280	250	240	200	185	155	145	м.д	м.д.	м.д
	340		270	205	200	190	150	120	110	100			
«Фольксваген-Поло»	465	410	380	340	330	320	250	220	205	205	170	160	м.д.
	345	305	295	275	245	200	175	120	160	145	120	100	
«Форд-Фиеста»	370	330	330	320	320	225	220	180	175	150	145	м.д.	м.д.
	310	270	265	280	260	180	180	145	140	115	100		
«Хёндай-Гетц»	370	345	340	310	280	–	–	–	–	–	–	–	–
	270	265	250	240	230								
«Хонда-Джаз»	450	445	375	355	355	–	–	–	–	–	–	–	–
	340	335	335	320	295								
«Шевроле-Авео»	330	320	315	м.д.	–	–	–	–	–	–	–	–	–
	280	255	240										
«Шкода-Фабия»	340	305	300	290	285	280	230	м.д.	–	–	–	–	–
	270	260	240	220	205	200	195						
КОМПАКТ-КЛАСС													
«Ауди-А3»	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.	475	465	395	330	320	290	270	–	–
					390	320	315	295	260	230	220		
ВАЗ 2104	125	110	95	85	80	75	72	68	64	60	55	50	45
	105	85	70	60	55	50	45	40	35	30	25	20	15
ВАЗ-2105	115	105	90	80	77	73	70	65	80	55	50	45	40
	78	70	65	55	50	46	42	38	35	30	25	20	15
ВАЗ 2106	–	100	92	83	79	74	71	66	62	57	52	47	42
		85	70	60	55	50	45	40	35	30	25	70	15
ВАЗ-2107	125	115	100	90	85	80	75	70	65	62	58	55	50
	95	90	80	70	60	55	50	43	38	32	26	20	15
ВАЗ-2108 -2114	180	180	170	155	140	130	115	110	98	80	76	77	70
	155	145	130	125	115	100	92	70	68	62	56	48	42
ВАЗ-2109	180	170	165	155	140	135	118	110	100	82	76	72	70
	150	145	130	115	100	93	85	72	68	62	55	43	40
ВАЗ-21099	м.д.	м.д.	175	180	145	130	120	110	100	92	85	78	69
			135	125	115	110	96	84	72	68	80	52	47
ВАЗ 2110	248	220	195	182	170	150	145	125	115	100	м.д.	м.д.	–
	190	170	155	142	138	125	100	90	80	70			
ВАЗ-2111	245	218	190	170	155	140	120	115	м.д.	м.д.	–	–	–
	180	168	140	125	115	110	95	90					
ВАЗ-2112	255	245	210	200	170	160	150	м.д.	–	–	–	–	
	205	175	155	145	130	120	115						
ВАЗ 2115	210	200	185	160	150	140	130	110	м.д.	м.д.	–	–	
	170	160	145	130	120	110	100	85					
«Вольво-S40»	700	690	650	430	390	388	385	310	300	275	275	м.д.	
	515	505	390	320	280	270	250	240	200	200	130		
«Дэу-Нексия»	245	230	200	185	170	165	160	135	120	115	100	95	–
	130	170	180	145	130	120	115	90	90	85	75	70	
ИЖ 2126	98	95	95	90	70	80	55	55	35	35	35	м.д.	м.д.
	80	58	55	45	30	25	25	25	20	70	20		
«КИА-Рио»	390	360	290	280	250	230	220	м.д.	–	–	–	–	–
	350	235	225	210	190	190	190						
«Мазда 323»	–	–	–	350	345	345	285	270	235	210	200	195	175
				300	295	275	250	220	180	155	155	140	120

Модель	2006	2005	2004	2003	2002	2001	2000	1999	1998	1997	1996	1995	1998
«Мазда-3»	555	535	525	м.д.	–	–	–	–	–	–	–	–	–
	435	430	400										
«Мицубиси-Каризма»	–	–	м.д.	350	350	315	305	265	260	235	210	м.д.	
				290	270	260	250	215	205	200	180		
«Мицубиси Лансер»	490	470	450	400	320	305	260	240	200	195	185	170	140
	360	350	330	310	230	200	182	180	160	120	110	100	90
«Ниссан-Алмера»	430	410	400	375	340	320	280	265	230	220	185	175	–
	350	320	315	300	230	250	235	190	185	155	135	135	
«Опель-Астра»	550	520	505	340	320	300	290	265	267	200	190	175	170
	465	380	310	290	260	240	235	230	215	175	140	125	115
«Рено-Логан»	310	300	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
	230	220											
«Рено-Меган»	550	415	380	355	320	310	300	240	230	190	145	м.д.	
	380	335	315	240	225	205	180	150	150	135	100		
«Рено-Символ»/ «Клио Символ»	330	305	255	240	230	215	200	м.д.	–	–	–	–	
	260	245	180	175	165	155	135						
«Рено-Сценик»/ «Меган Сценик»	620	480	440	380	360	350	320	280	250	210	м.д.	–	
	430	400	360	320	300	290	270	220	180	170			
«Ситроен-Ксара»/ «Пикассо»	520	490	450	390	350	345	340	м.д.	190	м.д.	–	–	–
	400	360	300	300	300	280	275		140				
«Сузуки Лиана»	450	415	400	380	340	м.д.	–	–	–	–	–	–	–
	380	345	320	295	295								
«Тойота Королла»	540	485	470	450	410	325	305	245	230	220	170	180	150
	435	425	365	350	330	250	225	175	180	150	120	110	100
«Фольксваген-Бора»	м.д.	510	500	475	440	400	380	360	м.д.	–	–	–	–
		430	395	330	325	300	285	275					
«Фольксваген Гольф»	665	645	545	530	470	400	380	380	330	245	220	200	130
	495	445	390	340	330	320	290	225	180	170	180	150	135
«Форд-Фокус»	515	450	380	350	335	315	290	245	245	–	–	–	–
	410	320	275	250	245	235	220	200	200				
«Форд-Фьюжн»	425	390	385	380	м.д.	–	–	–	–	–	–	–	–
	370	345	342	340									
«Хёндай-Акцент»	315	295	270	255	255	240	225	200	180	135	135	135	м.д
	270	250	220	200	200	195	185	135	125	105	90	80	
«Хонда-Сивик»	655	640	490	450	420	365	310	290	280	235	200	165	150
	520	445	390	350	300	240	210	200	170	165	130	110	100
«Чери-Амулет»	255	м.д.	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
	200												
«Шевроле-Ланос»	265	215	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
	200	175											
«Шевроле-Лацетти»	405	370	360	м.д.	–	–	–	–	–	–	–	–	–
	330	315	310										
«Шкода-Октавия»	545	500	480	420	390	350	320	315	280	220	–	–	–
	340	335	335	325	320	275	265	240	210	180			
СРЕДНИЙ КЛАСС													
«Ауди-А4»	1140	1000	800	700	650	600	545	425	365	320	290	280	м.д.
	790	700	550	500	450	370	320	280	245	230	225	220	
БМВ 3-й серии	м.д.	945	855	800	730	625	525	470	410	350	270	250	230
		580	555	530	500	445	395	345	300	250	210	195	120
«Вольво-850»	–	–	–	–	–	–	–	–	–	270	270	240	220
										190	170	160	150
«Вольво-S60/V70»	1010	925	855	620	600	600	400	395	330	–	–	–	–
	710	555	530	450	420	390	373	325	265				
«КИА-Спектра»	325	320	318	300	285	280	–	–	–	–	–	–	–
	275	267	260	255	235	220							
«Мазда-626»	–	–		–	360	360	320	290	285	280	230	200	180
					280	280	245	205	180	180	140	140	130
«Мазда-6»	715	600	560	550	500	–	–	–	–	–	–	–	–
	505	480	445	440	420								
«Мерседес-С»	1190	1010	855	750	720	650	570	425	375	360	340	330	280
	865	695	645	550	500	430	360	340	280	270	255	220	200
«Мицубиси-Галант»	м.д.	м.д.	540	495	420	385	360	340	330	300	205	200	190
			350	345	315	275	270	225	205	190	150	140	120
«Ниссан Примера»	595	590	550	515	495	380	340	310	260	260	220	200	190
	490	445	435	415	315	265	250	220	200	170	160	150	135
«Опель-Вектра»	690	625	595	555	470	375	360	310	280	260	245	170	165
	525	470	405	390	375	300	260	240	200	200	190	130	100
«Пежо 406»	–	–	440	375	370	360	330	280	260	250	240	м.д	–
			355	280	265	250	230	220	190	150	135		
«Рено-Лагуна»	605	600	445	445	420	360	295	260	255	230	225	180	175
	460	385	370	330	325	320	200	190	160	160	160	130	120
«Субару-Импреза»	895	875	870	820	630	550	440	380	335	280	250	235	210
	605	495	450	430	430	420	320	225	215	200	175	150	150
«Тойота Авенсис»	740	685	650	550	450	425	380	330	320	м.д.	–	–	–
	615	600	540	495	360	330	300	275	250				
«Хендай Лантра», «Элантра»	460	375	360	350	325	305	295	215	200	195	180	150	120
	340	295	280	275	260	250	245	160	160	155	90	90	85
«Хонда Аккорд»	875	835	700	630	610	500	370	350	330	300	250	210	200
	690	615	550	465	450	400	300	280	240	210	100	155	150

«–» модель не выпускалась «м.д.» мало данных. *Диапазон цен на неаварийные автомобили в хорошем состоянии, ежегодный пробег которых, объявленный продавцом, не превышает 20 тыс. км

Цены на подержанные автомобили (в тыс. рублей)*

Модель	2006	2005	2004	2003	2002	2001	2000	1999	1998	1997	1996	1995	1994
БИЗНЕС-КЛАСС													
«Ауди 100» А6	1660	1520	1250	830	740	625	620	475	450	370	330	330	320
	1140	1010	640	570	505	450	410	380	340	280	270	210	200
БМВ 5-й серии	1640	1450	1220	1090	830	650	590	500	470	405	330	300	260
	1260	980	875	650	580	480	420	330	340	300	250	190	170
«Вольво-S80»	1490	950	880	750	700	600	450	420	м.д.	–	–	–	–
	730	660	570	500	415	380	375	320					
ГАЗ-3102	м.д.	225	180	100	140	120	100	100	100	70	80	50	40
		140	135	110	85	65	45	43	40	30	25	20	18
ГАЗ-3110	250	220	180	140	130	125	120	85	75	–	–	–	–
	140	130	100	75	65	50	45	40	25				
«Кадиллак CTS»	1340	995	900	850	–	–	–	–	–	–	–	–	–
	1280	910	740	720									
«КИА-Маджентис»	565	495	410	400	310	м.д.	–	–	–	–	–	–	–
	480	345	335	290	270								
«КИА-Опирус»	850	630	620	м.д.	–	–	–	–	–	–	–	–	–
	530	530	530										
«Крайслер 300С»	1535	1190	1100	м.д.	–	–	–	–	–	–	–	–	–
	995	725	720										
«Лексус GS»	1400	1375	930	840	700	670	640	555	550	340	м.д.	м.д.	790
	1245	1215	790	670	550	500	480	450	410	310			200
«Мерседес-Е»	1610	1425	1360	1170	1110	705	640	550	465	450	370	370	320
	1200	990	930	400	530	520	460	395	360	370	230	200	170
«Ниссан-Максима»	м.д.	925	675	655	530	475	450	355	340	300	270	280	150
		570	495	485	370	360	330	290	280	200	180	170	120
«Опель-Омега»	–	–	–	555	480	430	350	305	270	250	230	210	200
				400	360	310	250	245	215	175	180	160	110
«Пежо-607»	м.д.	м.д.	660	620	530	475	470	м.д.	–	–	–	–	–
			520	470	430	365	365						
«Субару-Легаси»	995	815	805	685	455	400	400	330	320	270	215	210	200
	785	575	495	465	420	320	320	270	220	180	170	140	110
СААБ 9-5	м.д.	м.д.	725	530	525	450	440	380	365	м.д.	–	–	–
			495	420	415	350	320	250	230				
«Тойота-Камри»	975	785	710	690	610	430	380	355	345	305	230	215	205
	725	585	500	470	420	355	285	275	260	185	175	170	135
«Фольксваген Пассат»	640	770	615	500	560	470	445	385	345	320	295	220	230
	600	530	445	425	415	300	310	280	270	250	190	180	140
«Форд Мондео»	650	630	590	470	440	420	365	270	250	240	190	175	175
	510	440	390	380	310	280	210	190	155	150	110	105	100
«Хендай Соната»	545	460	420	375	370	365	290	290	260	260	165	180	150
	400	370	350	330	290	260	230	220	150	150	120	110	100
«Шевроле-Эванда» «Дэу Леганза»	630	460	460	–	340	330	300	230	225	225	–	–	–
	450	355	355		280	240	230	185	175	170			
«Шкода-Суперб»	670	645	610	560	560	м.д.	–	–	–	–	–	–	–
	575	440	480	420	365								
«Ягуар S-Type»	м.д.	1640	1200	1195	950	605	505	500	м.д.	–	–	–	–
		830	785	775	620	460	405	400					
ВСЕДОРОЖНИКИ													
«Ауди Олроуд»	1950	1110	1050	980	850	760	740	–	–	–	–	–	–
	1620	850	400	710	640	640	640						
БМВ-Х3	1730	1380	950	м.д.	–	–	–	–	–	–	–	–	–
	1350	870	810										
БМВ-Х5	2700	2140	1570	1430	1240	1090	930	820	–	–	–	–	–
	1610	1200	1100	960	870	780	720	710					
ВАЗ-2121, 21213	225	210	175	145	140	125	120	110	105	105	100	90	80
	170	180	110	110	100	75	65	50	40	40	35	35	30
ВАЗ-2131	235	230	200	185	150	150	145	135	130	90	70	м.д.	–
	180	165	165	130	110	105	90	80	70	80	30		
«Вольво-ХС70»	1170	950	970	730	690	560	м.д.	м.д.	350	м.д.	м.д.	–	–
	850	710	670	620	520	440			300				
«Вольво-ХС90»	1500	1260	1000	920	775	–	–	–	–	–	–	–	–
	1280	910	780	750	700								
«Джип Гранд Чероки»	1580	1100	1000	850	740	650	590	550	520	450	370	360	350
	1280	820	710	630	585	510	450	440	260	250	230	180	175
«Джип-Чероки»	м.д.	930	830	750	м.д.	м.д.	м.д.	470	м.д.	370	350	350	270
		200	600	500				370		300	210	200	180
«Джип-Рэнглер»	м.д.	м.д.	880	м.д.	400	710	595	595	480	м.д.	м.д.	440	370
			480		460	430	430	340	360			250	250
«Кадиллак-SRX»	1570	1240	1070	1000	–	–	–	–	–	–	–	–	–
	1115	1030	850	850									
«Кадиллак Эскелейд»	3275	2600	1400	1300	1040	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.	–	–	–	–
	2700	1320	1160	1100	790								
«КИА-Соренто»	920	870	740	710	600	–	–	–	–	–	–	–	–
	720	630	610	590	590								
«КИА-Спортидж»	750	500	410	400	365	345	320	280	275	240	235	220	210
	430	410	340	310	306	300	245	245	245	218	180	155	120
«Лексус-GX470»	м.д.	1525	1440	1330	м.д.	–	–	–	–	–	–	–	–
		1330	1235	1120									
«Лексус RX300 350»	1470	1370	1340	1100	840	750	670	620	620	–	–	–	–
	1150	1100	1020	750	730	625	580	520	490				
«Ленд-Ровер Дефендер»	1315	1270	920	815	770	м.д.	740	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.
	840	740	740	610	590		525						
«Ленд-Ровер Дискавери»	1450	1430	1300	830	680	650	650	445	440	340	325	310	300
	1155	1100	630	600	450	450	445	345	300	240	235	230	225
«Ленд-Ровер Фрилендер»	850	815	750	575	535	510	450	430	415	м.д.	–	–	–
	600	590	570	450	440	380	370	330	340				
«Мазда-Трибьют»	–	630	600	580	590	515	490	–	–	–	–	–	–
		500	430	430	415	360	360						
«Мерседес-G»	3940	3350	2430	1850	1650	1530	1230	1100	950	810	800	650	640
	2680	2185	1620	1400	1330	1120	930	730	700	630	620	450	440
«Мерседес-ML»	2450	1600	1250	1170	1000	830	720	640	590	500	–	–	–
	1860	1030	935	830	730	615	540	460	450	400			
«Мицубиси-Аутлендер»	820	770	640	595	585	–	–	–	–	–	–	–	–
	640	590	500	490	480								
«Мицубиси-Паджеро»	1290	1200	1050	1000	830	800	690	580	500	425	410	365	345
	870	850	840	760	700	615	430	400	380	320	315	210	190
«Мицубиси Паджеро Пинин»	м.д.	580	530	500	500	490	370	360	–	–	–	–	–
		515	440	370	330	330	330	330					
«Мицубиси-Паджеро Спорт»	810	400	750	705	620	540	530	480	м.д.	м.д.	м.д.	–	–
	730	710	625	610	550	490	430	400					
«Ниссан Х-Трейл»	860	760	730	650	640	565	535	–	–	–	–	–	–
	710	640	620	535	530	510	510						
«Ниссан Мурано»	1340	1130	950	920	860	–	–	–	–	–	–	–	–
	1025	920	830	750	720								
«Ниссан-Пасфайндер»	1330	1250	1200	м.д.	640	615	615	470	460	370	м.д.	м.д.	м.д.
	1100	890	640		570	500	455	330	320	320			
«Ниссан-Патруль»	1300	1280	1170	1130	980	830	745	680	590	м.д.	450	400	м.д.
	1100	1040	910	800	730	720	640	530	460		390	380	
«Ниссан Террано»	–	–	720	700	650	630	505	430	410	370	330	325	320
			520	520	440	420	370	320	270	270	250	220	220
«Опель-Фронтера»	м.д.	м.д.	675	600	595	590	475	460	400	390	315	260	245
			615	560	510	430	390	350	320	260	200	185	160
«Порше-Кайенна»	3580	2350	2200	2160	–	–	–	–	–	–	–	–	–
	1900	1300	1200	1100									
«Рендж Ровер»	2400	1970	1500	1350	1300	735	640	570	495	445	330	345	320
	1900	1320	1230	1070	920	490	430	400	370	320	260	230	230
«Субару-Легаси Аутбек»	1145	850	800	555	550	510	450	420	345	м.д.	м.д.	м.д.	–
	790	740	590	480	420	350	340	330	245				
«Субару-Форестер»	880	790	705	650	590	455	440	375	345	м.д.	–	–	–
	730	620	540	500	425	360	350	315	290				
«Сузуки-Витара «Гранд Витара»	820	720	640	630	495	440	410	400	370	290	270	м.д.	м.д.
	720	500	420	410	365	360	300	275	270	240	160		
«Сузуки-Джимни»	м.д.	455	450	400	м.д.	м.д.	м.д.	320	м.д.	–	–	–	–
		380	375	370				210					
«Тойота RAV 4»	900	820	760	690	640	590	560	400	350	340	330	290	245
	770	710	640	530	500	460	400	305	270	260	250	240	200
«Тойота-Ленд Крузер 100»	1940	1740	1550	1450	1200	1200	1200	960	860	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.
	1520	1370	1320	1230	975	930	850	815	715				
«Тойота-Ленд Крузер Прадо»	1460	1420	1400	1375	1000	930	830	700	635	590	590	м.д.	м.д.
	1130	1040	1050	1000	700	650	620	530	455	490	430		
УАЗ-3151 и модиф. «Хантер»	585	400	390	330	280	255	205	200	180	165	160	145	м.д.
	270	220	180	140	115	100	70	80	80	55	45	45	
УАЗ-3160 и модиф. «Патриот»	440	400	400	400	260	240	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.	–	–	–
	310	310	270	200	200	160							
«Фольксваген Туарег»	1710	1410	1200	1110	м.д.	–	–	–	–	–	–	–	–
	1280	940	920	880									
«Форд-Маверик»	730	650	630	580	545	490	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.	295	290
	620	500	455	445	430	390						170	170
«Форд Экспедишн»	2105	1090	1080	1020	690	590	м.д.	570	470	430	м.д.	–	–
	2070	990	960	960	540	410		390	340	300			
«Форд-Эксплорер»	м.д.	990	830	800	690	м.д.	475	м.д.	455	445	390	345	180
		810	630	610	530		420		330	255	230	185	100
«Хаммер»	2600	2600	2600	1850	1600	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.
	1580	1390	1340	1200	1050								
«Хендай-Санта-Фе»	м.д.	650	590	555	535	460	450	–	–	–	–	–	–
		480	440	400	380	370	340						
«Хендай-Терракан»	640	790	750	635	610	530	–	–	–	–	–	–	–
	700	660	600	480	470	400							
«Хендай-Туссан»	750	710	690	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
	670	600	560										
«Хонда CR-V»	850	400	770	670	620	540	470	460	395	370	м.д.	м.д.	–
	700	685	600	540	510	405	390	390	275	270			
«Хонда HR-V»	–	640	600	555	515	510	430	400	350	–	–	–	–
		570	520	463	435	410	370	320	270				
«Шевроле-Тахо»	1275	1145	1100	1090	930	850	690	640	510	490	470	470	м.д.
	850	840	400	730	630	620	500	440	350	320	300	300	
«Шевроле-Трейлблейзер»	1120	850	825	720	660	630	–	–	–	–	–	–	–
	875	700	645	610	560	530							
«Шевроле-Трекер»	–	–	448	430	400	380	340	330	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.
			400	390	330	310	285	270					
«Шевроле-Нива»	330	320	280	240	м.д.	–	–	–	–	–	–	–	–
	250	230	200	200									

«–» — модель не выпускалось «м.д.» — мало данных. *Диапазон цен на леворульные автомобили в хорошем состоянии, ежегодный пробег которых, объявленный продавцом, не превышает 20 тыс. км.

Цены на новые отечественные автомобили*

Марка, модель (кузов)	Двигатель, коробка передач	Некоторые особенности**	Цена, тыс. руб.
«Ока» СеАЗ-11116 (3-дв. универсал)	Р3, 0,99 л, 53 л.с., М4	Панель «люкс», колеса 12	152
«Ока» СеАЗ-11116 50 (фургон)	Р3, 0,99 л, 53 л.с., М4	Панель «люкс», колеса 13	154
ВАЗ-2104 (универсал)	Р4, 1,6 л, 75 л.с., М5	Базовая комплектация	178
		+ Сигнализация, центральный замок, замок капота, парктроник, противотуманные фары, коврики	209
ВАЗ-2105 (седан)	Р4, 1,5 л, 71 л.с., М5	Базовая комплектация	139
		+ Сигнализация, центральный замок, обогрев зеркал, коврики	163
		+ Замок капота, передние брызговики, противотуманные фары	175
ВАЗ-2107 (седан)	Р4, 1,6 л, 75 л.с., М5	Базовая комплектация	150
		+ «Мультилок», коврики	164
		+ Сигнализация, центральный замок, замок капота, передние брызговики, обогрев зеркал, противотуманные фары	186
«Лада 111» (универсал)	Р4, 1,6 л, 80 л.с., М5	Базовая комплектация	264
		+ Сигнализация, центральный замок, замок капота, передние брызговики, обогрев зеркал, противотуманные фары	276
	Р4, 1,6 л, 89 л.с., М5	Тонированные стекла	283
		+ Сигнализация, центральный замок, замок капота, коврики, улучшенная обивка сидений	333
«Лада 112» (5 дв. хэтчбек)	Р4, 1,6 л, 89 л.с., М5	Базовая комплектация	284
		+ Легкосплавные колеса 14"	290
		+ Защита картера, кожаный салон	336
«Лада 112» (хэтчбек)	Р4, 1,6 л, 80 л.с., М5	Базовая комплектация	261
		+ Цвет кузова на выбор	270
	Р4, 1,6 л, 89 л.с., М5	Базовая комплектация	272
		+ Улучшенная обивка сидений, подогрев передних сидений, противотуманные фары, электрозеркала, тюнинговый обвес, секретки на колеса	330
«Лада-113» (3 дв. хэтчбек)	Р4, 1,6 л, 81 л.с., М5	Базовая комплектация	208
		+ Аудиоподготовка, европанель, задние подголовники, обивка багажника, противотуманные фары	216
		+ Легкосплавные колеса 13", электрозеркала с обогревом, тюнинговый обвес, салон Street Runner, сиденья с подогревом	282
«Лада 114» (5 дв. хэтчбек)	Р4, 1,6 л, 81 л.с., М5	Базовая комплектация	220
		+ Электрозеркала с обогревом, мультилок	230
		+ Легкосплавные колеса 13", тюнинговый обвес, кожаные руль и ручка коробки, подлокотник	283
«Лада-115» (седан)	Р4, 1,6 л, 81 л.с., М5	Базовая комплектация	230
		+ Противотуманные фары	233
		+ Легкосплавные колеса 13", зеркала с обогревом, тюнинговый обвес, кожаные руль и ручка коробки, подлокотник	291
«Нива 4х4» (3 дв. универсал)	Р4, 1,7 л, 81 л.с., М5	Базовая комплектация	299
		+ Сигнализация, аудиоподготовка, коврики, центральный замок на передние двери	303
		Антигравийное покрытие колесных арок, легкосплавные колеса 15", трубчатый обвес, противотуманные фары	338
«Нива 4х4» (5-дв. универсал)	Р4, 1,7 л, 81 л.с., М5	Базовая комплектация	310
		+ Сигнализация, центральный замок, замок капота, трубчатый обвес	352
«Лада Калина» (универсал)	Р4, 1,6 л, 81 л.с., М5	Базовая комплектация	258
«Лада Калина» (седан)	Р4, 1,6 л, 81 л.с., М5	Базовая комплектация. Стальные колеса 13"	238
		Стальные колеса 14	253
		+ Центральный замок с дистанционным управлением, ABS, 2 подушки безопасности, атермальные стекла, легкосплавные колеса 14", противотуманные фары, подогрев передних сидений, ремни безопасности с преднатяжителями	269
	Р4, 1,4 л, 89 л.с., М5	Базовая комплектация	272
«Лада Калина» (хэтчбек)	Р4, 1,6 л, 81 л.с., М5	Базовая комплектация. Стальные колеса 13"	238
		+Центральный замок с дистанционным управлением, атермальные стекла, стальные колеса 14"	253
	Р4, 1,4 л, 89 л.с., М5	Центральный замок с дистанционным управлением, 2 подушки безопасности, атермальные стекла, легкосплавные колеса 14", ремни безопасности с преднатяжителями	269
		+ABS, подогрев передних сидений	286
«Лада-Приора» (седан)	Р4, 1,4 л, 98 л.с., М5	Базовая комплектация	283
		+Центральный замок с дистанционным управлением, подушка безопасности, атермальные стекла, легкосплавные колеса 14", электрозеркала с подогревом	289
		+Бамперы в цвет кузова, дистанционное открывание багажника, салон велюр	345
«Волга» ГАЗ-3102 (седан)	Р4, 2,3 л, 131 л.с., М5	Новый салон, сигнализация, кондиционер	342
	Р4, 2,4 л, 137 л.с., М5	Новый салон, сигнализация	348–361
		+ Кондиционер	378
«Волга» ГАЗ-310221 (универсал)	Р4, 2,4 л, 137 л.с., М5	Сигнализация	296
«Волга» ГАЗ-31105 (седан)	Р4, 2,3 л, 131 л.с., М5	Новый салон, сигнализация	278
		+ Кондиционер	299
	Р4, 2,4 л, 137 л.с., М5	Базовая комплектация	305–319
		+ Кондиционер	322–335
«УАЗ-Патриот» Classic	Р4, 2,7 л, 128 л.с., М5	Центральный замок. Неокрашенные бамперы и молдинги. Стальные колеса	430
		+ Кондиционер	455
«УАЗ-Патриот» Comfort		Бамперы и молдинги окрашены в серый металлик. Стальные колеса. Электростеклоподъемники передних дверей, электрозеркала с обогревом, противотуманные фары	460
		+ABS	475
		+ Кондиционер	485
«УАЗ-Патриот» Limited		Легкосплавные колеса, ABS, velюровый салон, электростеклоподъемники передних дверей, электрозеркала с обогревом, противотуманные фары, люк крыши с электроприводом	495
		+ Кондиционер. Люк отсутствует	510
		Люк и кондиционер	520
«Шевроле-Нива»	Р4, 1,7 л, 80 л.с., М5	Базовая комплектация	385–435
		+ Аудиоподготовка, бамперы в цвет кузова, комбинированная обивка сидений (велюр и ткань), кондиционер, легкосплавные колеса, обогреваемые электрозеркала, противотуманные фары, тонированные стекла, чехол запасного колеса	435–445

*Примерные цены в автосалонах Москвы на апрель 2008 года. Автомобилей ВАЗ в базовой комплектации в наличии, как правило, нет. **Дополнительное оборудование (сигнализацию, парктроник и т.п.) устанавливает дилер





Исторический роман



Здесь есть шоу-стопперы и экспонаты, которые рассматривают с практическими целями - все, как на любой автомобильной выставке. Только дебютантам галереи 30, 40, а порой и 70 лет. Старинные новинки рассматривал Сергей Канунников. Фото: Георгий Садков

Некоторые из них уже блистали когда-то на крупнейших мировых мотор-шоу, стояли целое состояние, потом жили в шикарных, огромных – с малогабаритную квартиру – гаражах под пристальным присмотром и с тщательным уходом… Иные с самого рождения скромно трудились – попадали в семьи, сумевшие наскрести на недорогую машину, и старательно, без форса возили людей и грузы. Ночевали во дворах, а то и на неуютных автобазах. Выжили единицы, чудом… Иногда только по лени их не успели сдать на переплавку. Правда, и тем, что блистали на выставках и жили в «тепличных» условиях, порой тоже приходилось несладко – их уродовали войны, политические и экономические катаклизмы, да и просто неумолимое время и всепроникающая коррозия.

Теперь раритеты, которым посчастливилось попасть в хорошие руки, сумевшие сохранить, а то и тщательно отреставрировать машину, мирно, но гордо стоят под лучами софитов и восторженными взглядами поклонников ретро-техники.

Они родились в разное время и в разных странах. Они – из разных семей и сословий. И все же у них много общего. В каждой машине замерла частица времени, каждой есть что рассказать тем, кто умеет слушать. В этом смысле дорогущие холеные иностранцы и отечественные скромные, но с любовью восстановленные «москвичи» одинаково ценны «матери-истории».



Редкость из редкостей ГАЗ-21Н – «Волга» с правым рулем! С 1963 года таких сделали около 100, предлагали даже в Великобритании. Там, правда, нашлось всего полтора десятка покупателей. Но «волги» попадали и в иные праворульные страны. Эта с 1967 по 1971 год жила где-то в Африке! А в 1972-м «Волга» вернулась на родину. Помимо «зеркальной» панели приборов, автомобиль отличает рычаг коробки передач на полу (крышка коробки, как у ГАЗ-69).



«Порше-356А» 1958 года тоже расскажет много интересного. Например, как из простенького народного «Фольксвагена» получился прекрасный спортивный автомобиль, ставший легендой. Его черты до сих пор прослеживаются в нынешних холеных, сверхмощных «порше». А на модели 356А стоял всего лишь 60-сильный, конечно же, оппозитный мотор. Но скорость он позволял развивать вполне приличную – до 160 км/ч.



Немного из свете марок, породивших столько слухов, мифов, легенд, как «Хорьх». Страшилки из времен третьего рейха и романтические любовные истории… «Хорьхи» часто и сами уже забыли свою историю: слишком много минуло лет и владельцев, слишком много раз их разбирали, перекрашивали, а порой и переделывали… Но машины, доведенные до выставочного вида, по-прежнему манят величественностью и загадочным прошлым. Этот «Хорьх-830» с 3-литровым 8-цилиндровым 70-сильным мотором и заказным кузовом из подмосковного Музея техники Вадима Задорожного.

«Запорожец», да еще экспортный – ЗАЗ-965АЭ был мечтой миллионов советских семей. Купив, наконец, машинку с 27-сильным «воздушником» и не очень просторным салоном, ее холили и лелеяли, берегли и ухаживали. За это «зазики» старались не подвести хозяев, возили целые семьи со скарбом на садовые участки, а то и за тысячу километров – к морю. Ну а потом, когда хозяин накапливал на что-нибудь посолидней, часто становились первой машиной молодых автомобилистов.

Пятьдесят четыре года назад «Шевроле-Корвет» чуть было не сняли с производства. Необычную для США машину с пластиковым кузовом покупатели приняли холодно – тесна, малокомфортна, недостаточно мощна – «шестерка» развивала всего-то 150 л.с. Из 3600 выпущенных в 1953–1954 гг. «корветов» тысяча пылилась на складах. Может, этот красавец из той партии? Теперь он любим и балован, потому не сознается…



В горах «Волге» тяжеловато, но Альпы ей понравились!

На «Волге» за океан

Стив Пуррой (Steve Purroy) – гражданин США. Около пяти лет он проработал в Баку. Будучи мастеровым человеком, заодно восстановил «Волгу» 1959 года. Трехступенчатая коробка передач с подрулевым рычагом, «костяной» руль – все родное. В прошлом году его контракт закончился, пришло время уезжать. Но расстаться со своей красавицей Стив не сумел. Пустил мотор и… рванул домой, в Америку!

Увидев авто, знакомая бакинка пришла в ужас.

– Зачем ты купил «21-ю»? – недоумевала она. – Бог мой, старая, громоздкая и уродливая! Можно же было подыскать нормальную машину, например «Пежо». Я как раз на такой учусь ездить.

Действительно, на момент покупки моя «Волга» особой красотой похвастать не могла. Краска слезает лохмотьями, глушителя вообще нет, внутренняя отделка уничтожена. Неудивительно, что стильная дама (к тому же с инженерным образованием!) не выказала никакого восторга.

Пока занимался реставрацией – медленно, деталь за деталью – мне охотно помогали друзья и владельцы других «21-х». Но когда я озвучил маршрут запланированного пробега, даже ими овладел скептицизм. Самый мягкий прогноз был таким: машина развалится, как только покинет территорию бывшего СССР, а запчастей, естественно, нет. Этот идиот Стив потеряется, и мы его никогда больше не увидим. В общем – да поможет ему Бог. Он всегда помогает дуракам, которые сами о себе не могут позаботиться.

Стильная бакинка так и не преодолела своего негатива. Известие о том, что «21-я» не вернется сюда никогда, ее обрадовало. Пригласил поехать со мной – отказалась…

Забив багажник запчастями и инструментами, двинулся через Азербайджан на Красный Мост

– в Грузию. В тбилисском аэропорту встретил свою дочь – так началось то, что уместнее всего обозвать «путешествие папы с дочкой». Она к этому делу приучена ой как давно – когда ей было всего девять, мы накрутили с ней на мотоцикле 10 000 км. А сейчас ей 20 – учится в колледже.

Кавказ великолепен. Никто не пытался взять нас в плен или, скажем, выкрасть мою спутницу. В Гори посетили музей Сталина, а в Батуми дочка научилась самостоятельно водить «старушку». Переключение передач она освоила довольно быстро: ведь их всего три, а потому больше, чем на одну ступень, не промахнешься.

Турция запомнилась не только хорошим качеством основных дорог и прекрасными видами на холмы и долины. Все шло нормально, пока в одном из дивных мест из радиатора не попер пар. Прижались к обочине, и я продемонстрировал дочке то, чему учил меня отец 45 лет назад. Дать мотору остыть, добавить водички и потихоньку ехать, пока пар не пойдет снова. Главное, не перегревать. Кстати, турецкие водилы – молодцы! Заметив открытую пасть «Волги» и пустую бутылку у меня в руках, они, не сговариваясь, немедленно начинали кидать мне полные бутыли. Других неисправностей у 50-летней машины пока не отмечено.

Греция! Пограничник пришел в ужас и поднял руки – такой машины у него в списках просто нет!



Стекло 50-летней выдержки вносит определенные искажения – но в этом есть особый шарм.

«Волге» удалось хоть ненадолго стать еще одной достопримечательностью римских улиц.



Папа с дочкой в тени Везувия.

Первые уроки езды на «Волге» дочка получила в Батуми.

Как ее оформлять? Подошел его коллега, осмотрел «Волгу» и назвал меня героем, после чего устранил все формальности. В Афинах поселились рядом с Акрополем. Возможно, впервые в истории все это великолепие отражалось в лобовом стекле моей «Волги».

В Италии далеко не все дороги ведут в Рим – помогает… компас! На морском побережье пытались косить под обладателей «Ламборгини» и «Альфа-Ромео». Не получилось: тяжелой «Волге» со слабеньким мотором на извилистых дорогах с подъемами пришлось тяжеловато.

Франция порадовала обилием вкусной еды. А в Германии в 1955–1956 годах жили мои родители – отец здесь служил. Здесь же пришлось вновь заняться рукоделием – полетел гидравлический цилиндр сцепления, и я собрал из двух неподходящих деталей одну подходящую.

В Голландии попали в один из самых известных танго-салонов. Танцоры съехались из Европы, Азии и Америки. Выходцы из Белоруссии, Чехии и России пришли в восторг от нашей машины – все хотели посидеть внутри.

Дания – родина моей матери. Нащелкал кучу фоток в ее родном городе и окрестных деревушках. Далее – морем в Америку. Отмечу, что до самого причала «Волга» вела себя вполне нормально. Но прибыв в Америку, сразу перестала заводиться – реакция на звериный оскал капитализма? Или так: карьеру моя «Волга», возможно, начинала в КГБ, а потому у нее аллергия на ФБР. Как бы там ни было, а батарея – мертвая. Мало того, стартер рассыпался. На кусочки.

Замечу, что «Волгу» здесь знают. Два кубинца – водители грузовиков – сразу вспомнили, что по Гаване до сих пор ездят такие же. А молодые итальянцы специально притаскивали своих стариков – поглазеть. Все решили, что «Волга» очень похожа на «Студебеккер».

Добрался до Массачусетса, где дочка ходит в колледж. Затем позвонил в Баку, чтобы найти там Салеха и попросить его купить стартер, а затем с оказией прислать его сюда. Но приключения не кончались – в Кливленде сдох датчик давления масла.

Свернул с дороги – в сити: масло-то хлещет! Рядом тормозит машина с бандюками-афроамериканцами. Им явно нравится: крутая тачка! Пацаны тормознули испанских «коллег» – тем тоже понравилось. Мол, сколько хрома, чувак!

Подъехал бездомный на велосипеде. Уехал, но вернулся – привез наклейки: мол, мы покупаем старые авто – звоните! Он же предложил баночку пива. Затем прибыли эвакуаторы: их здесь, похоже, всего два – оба и приехали.

В итоге я понял, что начисто выбился из графика – решил сделать маленький перерыв. Машину оставил у друга – а когда вернусь за ней, погоню ее через Юту и Неваду в Портленд, штат Орегон. У меня тут дом и гараж! Кстати, здесь полно русских. Половина таксистов – из СССР: все ждут мою «21-ю». А страховой агент с русским именем Сергей уже распустил про меня слухи. **ЗР**



В Баварии знают цену красивым автомобилям. А ведь слабо было поверить во все это в 1959-м – в разгар холодной войны…

ПРИМЕРНЫЕ РАСЦЕНКИ

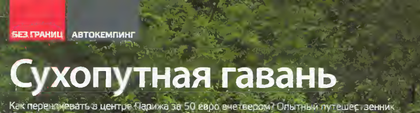
Расход бензина сильно зависел от местности. На равнине при скоростях от 80 до 100 км/ч «старушка» кушала от 10 до 13 л/100 км, а в горах и просто в пробках – до 15–20 л/100 км. Самый дешевый бензин – на Кавказе: от 0,5 до 0,9 евро за литр. В странах Евросоюза 1,2–1,6 евро, в Турции примерно 2 евро, в Дании – еще дороже.

Самый дешевый отель попался во Франции на стоянке грузовиков, 26 евро за ночь. Обычная цена для прочих мест – от 50 до 100 евро. В туристическом центре Стамбула цена подпрыгнула до 140 евро. А в Дании – и того больше.

Стоимость проживания, конечно, можно рассчитывать по-разному. Если отовариваться в супермаркете и спать в машине, она примерно сравняется с затратами на горючее. Отели и рестораны кардинально изменят баланс. А если пытаться косить под пацана, сорвавшего банк в Монте Карло, то затраты станут астрономическими. И не забудьте про страховку. Кстати, в Турции зачем-то понадобилась отдельная дорожная страховка – примерно 70 евро за те две недели, что мы там провели.

Пользование паромами в Греции и Италии стоит примерно 60–100 евро. А из Дании в Америку меня перетащили за 1835 евро. Уже будучи в Штатах, я получил странное письмо из шведской фирмы «Маерск» с требованием… снова уплатить эти самые деньги – и немедленно! Я связался с ними – реакция была забавной.

– Ага, так это датчане забрали ваши деньги? Ну, мы с ними разберемся!



Сухопутная гавань

Как переночевать в центре Парижа за 50 евро вчетвером? Опытный путешественник Юрий Нечетов знает ответ. Фото автора.

Остановившись впервые в кемпинге, я полдня бродил по территории, изучая его устройство, службы, оборудование и рассматривая чужие жилища соседей. Как всем этим пользуются? Что можно и что нельзя? По каким законам здесь живут? На многие вопросы отвечают многоязычные надписи и доходчивые рисунки-пиктограммы. В остальных случаях выручает универсальный принцип – смотри на других и делай, как все.

ЧТО ЭТО ТАКОЕ?

Автокемпинг или просто кемпинг – это стоянка для автомобилей с палатками или караванами (жилыми прицепами), а также кемперов (жилых автомобилей). В Европе таких поселений около

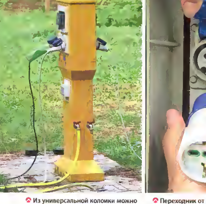
6,5 тысячи, в России они также получают распространение. Размеры и вместимость могут быть самые разные, от двадцати до тысячи мест, каждое площадью 25–130 м². Общепринятое обозначение на автомобильных картах – шалаш. Расположены, как правило, в местах, привлекательных для туристов: на берегу водоемов, около национальных парков, у культурных или исторических объектов, вблизи или в черте крупных городов. Как-то я бронировал кемпинг в Булонском лесу в 4,5 км от Эйфелевой башни – попробуйте переночевать в Париже вчетвером за 50 евро!

Однозвездные кемпинги большая редкость, а пятизвездных я не видал вовсе. В самых доступных можете рассчитывать на санитарно-бытовой блок общего пользования: душ, туалет, мойка для посуды, постирочная (ванночки для ручной стирки), заправка чистой водой и слив грязной. Цена 7–10 евро за место плюс 3–5 евро с человека. Евро за пару может вам разрешат подключиться к сети 220 В, но до электроколонки может оказаться метров двадцать и розетка наверняка будет трехконтактная, так что удлинителем и переходником стоит запастись заранее.

Большая часть европейских кемпингов относится к трехзвездной категории. Они просторны, имеют хорошо обустроенную территорию, детские и спортивные площадки, бассейны, оборудованные пляжи – пользование этими благами для постояльцев, как правило, бесплатное. Кроме того, на территории встречаются кафе, магазинчики, дискотеки, игровые центры и другие развлечения. Ес-



Минимальный набор автотуриста: машина, палатка (кемпинговая, похоже, на две спальни) и набор складной мебели. В дополнение к багажнику – бокс на крыше.



Из универсальной колонки можно получить свет и воду. Под черными крышками – трубы канализации, куда через длинный шланг можно сливать грязную воду (но не из туалета!).



Переходник от обычной двухштырьковой вилки к такой вот «треугольной» розетке купил за 10 евро прямо в кемпинге. Повезло, но надежнее было запастись им заранее...

К мощному автокемперу иногда цепляют трейлер со «Смартом» или другой машинкой, чтобы путешествовать по окрестностям кемпинга.



ли вы останавливаетесь на неделю и больше, можно снять домик-вагончик (мобиль-хоум, не путайте с мотор-хоумом, – это американизированное название автокемпера), но постельное белье выдают за отдельную плату. Вот, к примеру, как выглядят цены в разгар сезона в Италии неподалеку от Падуи: 20 евро за место, 7,9 евро со взрослого человека, ребенок до 12 лет – 4,2 евро, пожилые люди старше 60 лет – 7,1 евро, гость – 7,2 евро, собака – 4,5 евро, ребенок до трех лет и кошка бесплатно.

Многие горожане перебираются в кемпинг на все лето, как на дачу, даже заводят цветники и микроогороды – длительный срок аренды простимулирован существенными скидками. Большинство стоянок работают с мая по сентябрь, пик посещаемости (и цен) приходится на июль-август, весной и осенью цены ниже раза в полтора.

ГДЕ И КАК?

Самостоятельное автопутешествие – это не так сложно, как кажется на первый взгляд, а решить многие вопросы проще всего с помощью интернета. Оптимальный маршрут можно проложить, пользуясь ресурсом **http://www.autotransinfo.ru/Trace/Default.aspx**. А вот несколько сайтов для поиска подходящей стоянки: **www.eurocampings.net**, **www.infocamping.com**, **www.vayacamping.net** – автокемпинги Европы, **http://www.fernweh.com/links_camping.htm** – ссылки на кемпинговые сайты по всему миру. В пути справочники по кемпингам можно купить в магазинах на многих АЗС.

Оплаченная (частично, обычно 30%) бронь кемпинга позволит получить визу – консульство расценивает оплату как подтверждение серьезности ваших намерений, а платить удобнее всего кредитной картой, опять-таки по интернету.

Кемпинговые стоянки позволяют приобщиться к миру путешествий без больших средств и дорогого снаряжения. По минимуму достаточно палатки – наиболее комфортабельны специальные кемпинговые, они просторны (иногда из нескольких секций-комнат), часто позволяют стоять в полный рост, но весят 15–40 кг. На мой взгляд, оптимальный характер движения с палаткой – максимально длинный дневной перегон (1000 км по Европе далеко не предел) и затем «дневка» с отдыхом и осмотром достопримечательностей.

У владельцев караванов и автокемперов есть преимущество – на ночь они могут остановиться на любой АЗС или площадке отдыха, причем сколь угодно поздно. Однако в сравнении с одиночной легковушкой, средняя скорость у них ниже, дневной пробег составляет 500–800 км. Различия между прицепом и самоходным автодомом проявляются в кемпинге. Караван можно оставить на приколе и отправиться по окрестностям на буксировщике, а хозяину машины-дома придется воспользоваться автобусом или такси. Впрочем, многие везут с собой велосипеды, скутеры, мотоциклы и даже небольшие машины на прицепах-трейлерах. Но это уже высший пилотаж, главное – желание.

Ищите возможности, а не причины! **ЗР**

Экскурс в зазеркалье

В «зеркало заднего вида», в котором все едут по левой стороне и сидят за правым рулем, пристально вглядывался Алексей Воробьев-Обухов.



КТО ПРАВ, КТО ЛЕВОВАТ?

Если спросить первого попавшегося о том, в каких странах принято левостороннее движение, 90% ответят: в Японии. Немного подумав, многие добавят Англию. Об Индии вспомнят лишь некоторые, хотя там живет народу больше, чем в двух предыдущих странах, вместе взятых. А вообще, на сегодня насчитывается 65 государств с «неправильным» рулем.

Но кто все-таки прав в данном вопросе? Если смотреть по численности населения, то левый руль предпочитают 66%, если по протяженности дорог, то по правой стороне ездят на 72% их протяженности. В Европе, не считая упрямых англичан и ирландцев, правый руль сохранил позиции лишь на Кипре и на Мальте.

Переходили слева направо не только африканские государства, но и, например, Австрия (перед Второй мировой войной), Дания (причем в 1758 году – только столица, а в 1793-м – и вся страна), Испания (1924), Чехия (1939), Франция (1789), Швеция (1967)... Есть в этом списке и 13 из 50 штатов США. Были такие, кто совершил обратный вояж справа налево: Намибия и Науру. А вот Восточный Тимор ездил по правой стороне с 1928 по 1976 годы, то есть дважды менял ориентацию.

[illegible] движения.

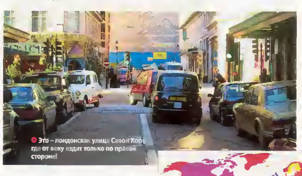
Схема изменения направления движения.

Держитесь левой стороны!

Таблички, предупреждающие о смене ориентации, отличаются выдумкой и разнообразием.

НЕПРАВИЛЬНЫЕ МАШИНЫ

А как в странах с левосторонним движением относятся к леворульным машинам? Например, в Новой Зеландии до 1999 года на «серый» импорт и эксплуатацию таких автомобилей смотрели сквозь пальцы. Теперь же разрешается ввезти «неправильную» иномарку, лишь если ей стукнуло более 20 лет. Раритет, одним словом. Ну и турист может приехать на своей «ласточке», но не более чем на три



Это – лондонская улица Савой Корт, где от веку ездят только по правой стороне!

Оставим, однако, руль в покое и заглянем автомобилю в «глаза». Ведь неправильные фары доставляют неудобства не только самому водителю, но и ни в чем не повинным встречным. Поэтому в Европе, например, от туриста потребуют принять меры против ослепления: повернуть луч, наклеить непрозрачные шторки и т.п. Но все эти меры признают лишь как временное решение проблемы. Если же речь зайдет о постановке авто на учет, фары просто потребуют заменить. **ЗР**

месяца. В Сингапуре исключение сделано лишь для временно въехавших туристов и дипломатов, а также… для эксклюзивных пока водородомобилей.

На Тайване сегодня праворульную машину на учет не поставят, но доездить до ее естественной кончины разрешат. А вот в Омане такой автомобиль на улицу не выпустят, пусть он даже принадлежит иностранцу. Вообще же, согласно Венской конвенции 1968 года все запреты подобного рода могут касаться лишь автомобилей с местными номерами. Гости вправе ездить на своих машинах без проблем, сидя за рулем хоть справа, хоть слева.

ГДЕ КАК ЕЗДЯТ

- – страны с правосторонним движением;
- – страны, перешедшие на правостороннее движение;
- – страны с левосторонним движением;
- – страны, перешедшие на левостороннее движение;
- – страны с правосторонним движением, где в прошлом ездили в зависимости от района по левой или правой стороне.

ДЕНЬ Н

Самый близкий к нашим дням день перехода слева направо – 3 сентября 1967 года – вошел в историю как Dagen H (Hugertrafik по-шведски правостороннее движение). Конечно, можно было взять пример с англичан, японцев или австралийцев и «не дергаться», но то – островные государства, а левосторонняя Швеция оказалась зажатой между правосторонними Норвегией и Финляндией (последняя дальновидно совершила свой переход еще до появления автомобилей – в 1858 году). Неудобно. Тем более что по какому-то недоразумению руль у значительной части шведских авто и так стоял… слева!

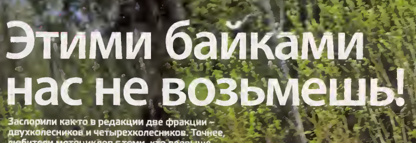
Демократия не помогла решить вопрос миром: на референдуме 1955 года 82,9% шведов сказали переходу решительное «нет». И все-таки парламент не пошел на поводу у большинства – через 12 лет ЭТО свершилось.

А теперь задумайтесь: легко ли было осуществить такой переход и во сколько он обошелся казне? Ну, понятно, сменить всю разметку, переставить все дорожные знаки, светофоры, отрегулировать фары. А что прикажете делать с автобусами, у которых руль справа, а двери слева? Высадить шведов 4 сентября прямо на проезжую часть? Заменить парк заранее – тогда как быть до дня Н? Тут-то и понадобились 12 лет (!) подготовки: производители автобусов выпустили 8000 машин с дверями по обе стороны салона, как в вагонах метро!

И вот он настал – день истины. Точнее, его ночь, потому что переход назначили на 5 утра воскресенья. Понятно, что в это время движение даже сегодня довольно вялое. Но все же шведским частникам запретили ездить с часа ночи до шести утра. А столичным водителям и того круче: с 10 утра субботы до трех дня в воскресенье. Всем же прочим нужно было посмотреть на часы и ровно за 10 минут до часа «ха» остановиться и тихонько переехать слева направо. Забавно, но в первое время аварийность на дорогах… снизилась: все были сильно напуганы и осторожничали.



А поутру они проснулись… Стокгольм, 4 сентября 1967 года.



Этими байками нас не возьмешь!

Заспорили как-то в редакции две фракции – двухколесников и четырехколесников. Точнее, любители мотоциклов с теми, кто превыше всего ставит автомобиль. Идея тлела давно – кто быстрее? Проверим? Отмерили 2500 метров Дмитровского автополигона, взяли самых быстрых... Организовал поединок Вадим Никишев. Текст: Аркадий Алексеев. Фото: Георгий Садков, Дмитрий Тюрин, Денис Петров.


YAMAHA
R6
agv
BERIK

Техника эксперимента:
«Порше-911 Турбо» последнего поколения, тюнинг от московской фирмы Maxx Evolution, мощность 550 л.с. (серийный – 480 л.с.).
«Ауди-R8», новейший из новых, 420-сильный полноприводный спорткар.
«Ямаха-R6»: самый быстрый 600-кубовый супербайк, тоже последнего поколения, лишь чуть меньше 1 л.с. на килограмм собственной массы.

Напряжение просто разливалось в воздухе. Разговоры – или чуть тише, или заметно громче привычных рабочих децибел. Все явно ожидали какого-то события.

Ну казалось бы, чего проще: любой подходящий каталог ответит, в нем и разгон до сотни, и максималка даны четкими недвусмысленными числами. Сиди да сравнивай! Но в душе истинного автомобилиста лукавство заводских данных сомнений не вызывает: спросите его, до скольких он разгонял свой аппарат. И где остаются все, едва он вдавит педаль дросселя? Ну что, услышали процентов на 20–30 выше паспортных данных? То-то и оно...

Так однажды теплым весенним днем сошлись под Дмитровом пятеро: два водителя, два автомобиля и мотоцикл. Вопрос ставили исключительно серьезно, а такие мимоходом, на суетливых стартах с перекрестка не решаются. Потому – полигон и только полигон.

Вроде привычная установка аппаратуры, пристрелочные заезды, измерения динамики каждого в отдельности. Числа потом сведут в таблицу, и лишь ожидание главного не позволяет открыть тотализатор, кто победит по результатам замеров? Хотя по приборам вроде уже все ясно (см. с. 326), но интрига остается – что питает ее? Неожиданно приходит сравнение Дуэль! Парные заезды – это вам не одиночные, когда каждый остается наедине с секундомером и «динамкой», хорошо знакомой динамометрической дорогой Дмитровского поли-

Чемпион России по кольцевым мотогонкам в классе «Суперспорт 600» Сергей Крапухин. Этот все выжмет из мотоцикла, исчерпает его возможности до донышка. Профессиональный испытатель ЗР Сергей Воскресенский. На его счету многие сотни, если не тысячи тестов автомобилей.



«Увидел, как мотогон чуть зазевался на старте, и сам рванул, едва стартовый флаг дернулся вниз. Уже праздновал победу: Крапухину меня не взять, «Ауди» отмщен! Куда там – молодой, задиристый хищник уже вцепился в заднее колесо и готов растерзать меня. Я почувствовал – обходит, злодей! Еще пара секунд, и он уже в 20 метрах впереди, наращивает отрыв и рвется к победе. Досада накрыла меня целиком. Вижу, как вздрагивают «Ямаха» и спина Крапухина на переключениях. Впереди финишный створ... Проиграл? Нет. Он выжал свой максимум – 260 км/ч. Теперь мой черед. Разрыв стал медленно сокращаться. Отсечка, взмах флага: мы с «Порше» победители!»

«Действительно, на старте замешкался, но стоило отвернуть «ручку» до упора – и сомнение, что настигну и обойду «Порше», исчезло в секунду. Понятно, R6 на разгоне один из лучших аппаратов. Но для максимальной скорости в 300, как у противника, мощи не хватает. Весь расчет был именно на ускорение. Мои поздравления Сергею Воскресенскому» – Сергей Крапухин (на фото справа).

гона. Вот и двое дуэлянтов готовятся, мотоциклист вновь надевает шлем, что-то про себя прикидывает автомобилист. Парных тестов провели уже множество, но здесь несколько другое. Чувствуете? Два колеса или четыре, все же четыре или два?

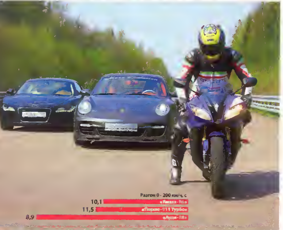
Первый старт! За секунду до него послушный седоку мотоцикл коротко взвыл мотором, тремя октавами ниже рыкнул «Ауди» – таков спортивный алгоритм роботизированной коробки передач.

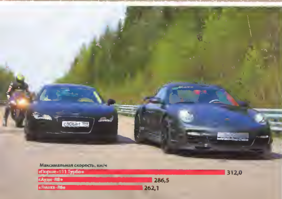
Один Сергей пригнулся к рулю, другого вжало в спинку сиденья. Но мало, мало! «Ямаха» метр за метром наращивает преимущество – и в ближайшие секунды вариантов не остается. Робот, управлявший переключением передач «Ауди», очень расстроил Воскресенского. «Механику бы сюда», – сокрушался он после заезда. Но скажите на милость, неужели 5,9 с до 100 км/ч – долго? Непоправимо медленно, когда имеешь дело с «Ямахой-R6»! Она сотню берет за 3,6 с! Проигрыш автомобиля закономерен, на финише он отстал почти на 100 метров и преуспел лишь в одном – в предварительных замерах показал максимальную скорость побольше двухколесника.

Судите самн, сколько нужно треннроваться и как любить скорость, чтобы лететь над асфальтом под 300, когда воздух густеет, мотор поет и пульс приближается к предельным значеииям. Когда ускорение выше, чем у песчннки песочных часов, влекомой тяготеннем Землн.









Короткая передышка, и честь автомобилей в очном поединке берется защищать уже другой спортсмен, «Порше». Он заметно мощнее, немного тяжелее и несравнимо классичнее «Ауди». И – тоже с автоматической коробкой передач! Впрочем, каталог обещает, что автомат обеспечивает этой машине более быстрый разгон, чем даже механика. Мотоциклист складывает зеркала: прозрачный знак уважения к сопернику, крохотный выигрыш в аэродинамике, но теперь в дело пойдет и он.

Взмах клетчатого флага – и время меняет свой ход. Секунды теперь текут медленно и вальяжно, за любую можно продумать средних размеров философский трактат, только думать почти невозможно. Волны эмоций бегут по «динамке», захлестывают зрителей чувством невообразимого, почти мистического восторга. Все смешалось – стук сердец, рев двигателей, четкие отсечки мотоцикла... Сергей Крапухин сидит на «Ямахе» в позе жокея; локти сведены к коленям, спина почти горизонтальна. Малейший поворот шлема опасен, на таких скоростях воздух плотный, как набегающая вода, сопротивляться ему крайне трудно. Отклонение от курса еще опаснее, даже на градус, на долю градуса – мгновенно швырнет через отбойники, в ставшую монолитной стену деревьев... Впрочем, Сергею Воскресенскому за рулем «Порше» ненамного проще. Скоростной напор воздуха берет на себя кузов, а вот руль становится прецизионным; великолепная курсовая устойчивость поможет водителю примерно до 280 км/ч, дальше динамический коридор постепенно расширяется. Но мы забежали вперед: пока пройдены только первые сотни метров, и «Порше» опережает «Ямаху». Совсем чуть-чуть, десятые доли секунды. Но вот мотоцикл сокращает дистанцию, поравнялся, обороты двигателей почти на пределе... обгоняет! Два колеса обходят четыре!!! Медленно, как в кино, автомобиль отыгрывает метр, два... На тысяче метров они снова вровень, для мотоцикла тут предел, максимальная скорость, но авто еще разгоняется. Наблюдателю с финиша кажется, будто мотоцикл замер, остановился, как на шоссе зрительно останавливаются вблизи горизонта встречные машины. А «Порше» все мчится, набирая последние километры в час до максимума.

Разрыв на финише не превысил пяти метров!!!

«Я сделал его!» – первое, что сказал Воскресенский, потирая руки, когда керамические тормоза осадили автомобиль, рев стих и открылась водительская дверь.

«Ямаха» в бескомпромиссной борьбе уступила несколько сотых долей секунды. Эта едва измеримая грань отделила ее от победителя теста – «Порше». **ЗР**

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

	«ПОРШЕ-911 ТУРБО» (997) ТЮНИНГ	«ЯМАХА-R6»	«АУДИ-R8»
Объем двигателя, см³	3600	600	4200
Мощность, л.с.	550	135	420
Крутящий момент, Н·м	более 700	69,1	430
Снаряженная масса, кг	1620	166*	1560
Ориентировочная стоимость, руб.	8 800 000	420 500	5 000 000

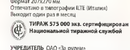
* Сухая масса

За рулем

№6 2008 · С АПРЕЛЯ 1928 ГОДА 924-й

ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР
Петр Меньших
EDITOR-IN-CHIEF Peter S. Menshikh
ЗАМЕСТИТЕЛИ ГЛАВНОГО РЕДАКТОРА
Вячеслав Субботин, Антон Чуикин
ШЕФ ПО ТЕКСТУ
Владимир Аркуша
СОВЕТНИК ГЛАВНОГО РЕДАКТОРА
Марк Тилевич
ИСПЫТАНИЯ, НОВИНКИ ТЕХНИКИ
Сергей Канунников (зав. отд.), Денис Арутюнян, Сергей Воскресенский, Михаил Гзовский, Сергей Клочков, Сергей Мишин, Юрий Нечетов, Максим Сачков, Анатолий Фомин
МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПРОЕКТЫ
Владимир Соловьев (зав. отд.)
ЭКСПЛУАТАЦИЯ АВТОМОБИЛЕЙ
Анатолий Сухов (зав. отд.), Евгений Борисенков, Александр Добин, Геннадий Емелькин, Эдуард Коноп, Андрей Сидоров
БЕЗОПАСНОСТЬ, ПРАВО
Игорь Моржаретто (зав. отд.), Андрей Морозов, Максим Приходько Сергей Смирнов (юрист), тел. (495) 608 30-27
СПОРТ И ТЮНИНГ
Вадим Крючков (зав. отд.), Сергей Зиновьев, Вадим Никишев
ЭКСПЕРТИЗА, СПЕЦПРОЕКТЫ
Михаил Колодочкин (зав. отд.), Алексей Воробьев-Обухов, Михаил Васильев Максим Гомянин, Денис Чиликин
ОФОРМЛЕНИЕ
Владислав Крупчинский (главный художник), Олег Воеводов (графика), Александр Батыру, Александр Кульнев, Георгий Садков, Константин Якубов (фотокоры), Татьяна Чикунова (верстка), Евгений Ветохин (цвет)
РЕАЛИЗАЦИЯ ЖУРНАЛА
Антонина Диричева, Евгений Теременко
тел. (495) 267-30-65, 261-37-61
РЕКЛАМНОЕ БЮРО «ЗА РУЛЕМ»
Семен Шадрин (директор), Сергей Долгин, Степан Кузьменко, Александр Мухин
тел. (495) 748-05-66, 748-05-67

Формат 207x270 мм
Отпечатано в типографии ILTE (Италия)
Выходит один раз в месяц


ТИРАЖ 575 000 экз. сертифицирован Национальной тиражной службой

УЧРЕДИТЕЛЬ ОАО «За рулем»
ИЗДАТЕЛЬ ООО «Издательство «За рулем»
ДИРЕКТОР Алексей Васин
Адрес: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10, тел. 607-27-33, факс 737-43-07
E-mail: info@zr.ru, веб-сервер: http://www.zr.ru
107045 Russia, Moscow, Seliverstov lane 10
Editorial office Western Europe
Norbert Hobbhahn
Tel. 089/859 8782 Fax 089/859 8784
Hofmarkstr. 30, 82152 Planegg, Germany
Журнал зарегистрирован Комитетом РФ по печати
Рег. № 0110728

Подписка на журнал в отделениях связи СНГ.
Цена экземпляра по каталогам Роспечати «Газеты, журналы» – 38 рублей, МАП «Почта России» – от 38 до 58 руб., розничная цена – свободная
Подписной индекс издания у Роспечати на полгода 70321, на год 72390, МАП на полгода 99122.

В ИЮЛЬСКОМ НОМЕРЕ:

Бездорожье не предлагать

Владелец кроссовера вряд ли всерьез озабочен его проходимостью; другое дело – престиж. Такой подход сулит перспективы «Инфинити-FX50».





Поставят «двойку»

Появление «Мазды-2» на российском рынке не только укрепит позиции марки, но и обострит конкуренцию в набирающем здесь силы B-классе. Сравним новинку с другими «горожанами».



Джентльмен нового века

Нынешнее поколение «кошачьих» решительно порывает с консервативным имиджем. Седан XF вписал актуальную главу в богатую историю «Ягуара».



В мировом масштабе

Сезон-2008 расширит участие российских пилотов в популярной кольцевой серии WTCC. Прикинем их возможности и шансы на успех.



Пройдите в салон

Знакомим с новой продукцией «Русских автобусов», линейкой коммерческих «ниссанов» для России, грузопассажирским «Пежо-Партнер».



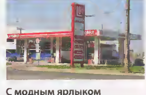
Год рождения –1933

Управлять автомобилем столь почтенного возраста – не только редкая удача, но и нелегкая работа, убедился испытатель ЗР



Плюс десять

Прежняя звалась 350Z, эту нарекли 360Z. Что выросло?



С модным ярлыком

Крупные компании наперебой предлагают «экологичные» сорта бензина, обещая, помимо иных достоинств, улучшение топливной экономичности. Есть ли почва для таких авансов, выясняла экспертиза ЗР

Ключевой момент

Обслуживаем «КИА-Спортидж» и «Ауди-А4», выбираем торцевые ключи, доводим салон «Патриота», разбираем очередную задачу конкурса.



ПОПРАВКИ

В тесте шин «Последний парад» (ЗР, 2008, № 4) в таблице на с. 227 замечена опечатка. В графе «Управляемость на мокром асфальте» для шины KUMHO ecsta XT KU-37 следует читать: 8/80. Соответственно, эта шина набирает 880,9 балла и занимает 7-е место.

В интервью с Э. Керном (ЗР, 2008, № 5, с. 249) допущена опечатка. В ответе на второй вопрос следует читать: «SL – большой кабриолет».

РЕДАКЦИЯ ОСТАВЛЯЕТ ЗА СОБОЙ ПРАВО ЗАМЕНЫ ИЛИ ПЕРЕНОСА АНОНСИРОВАННЫХ МАТЕРИАЛОВ.